

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**





KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde

Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : / /

Tezin Savunma Tarihi : / /

Tez Danışmanı :

Trabzon

ÖNSÖZ

“Ortopedik Engelli Bireylerin Kentsel Hizmetlere Erişiminin Değerlendirilmesi: Trabzon/Ortahisar Örneği” adlı bu çalışma, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlanmıştır.

Çalışmamda ilgisini ve desteğini esirgemeyen, fikirleriyle bana yön veren, büyük bir özveriyle tezime katkısı olan danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Zeynep YILMAZ BAYRAM’a teşekkürlerimi sunarım.

Saha çalışmam sırasında bana yardımcı olan Avrasya Engelsiz Yaşam Derneği’ne ve görüşmeye katılanlara, hayatımın her alanında olduğu gibi tez çalışmam sırasında da bana moral veren ve desteğini esirgemeyen herkese, özellikle de aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Elif ÇOBAN
Trabzon, 2021

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Ortopedik Engelli Bireylerin Kentsel Hizmetlere Erişiminin Değerlendirilmesi: Trabzon/Ortahisar Örneği” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Zeynep YILMAZ BAYRAM’ın sorumluluğunda tamamladığımı, verileri kendim topladığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 03.08.2021

Elif ÇOBAN

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	VII
SUMMARY	VIII
ŞEKİLLER DİZİNİ	IX
TABLolar DİZİNİ.....	XI
KISALTMALAR DİZİNİ	XII
1. GENEL BİLGİLER	1
1.1. Giriş	1
1.2. Çalışmanın Amacı ve Süreci	2
1.3. Engelli Kavramı.....	4
1.4. Erişebilirlik Kavramı	7
1.5. Evrensel Tasarım Yaklaşımı.....	10
1.6. Engelli Dostu Kent	12
1.7. Erişebilirliğe İlişkin Uluslararası ve Ulusal Çalışmalar	15
1.7.1. Erişebilirliğe İlişkin Uluslararası Örgütlerce Yapılan Çalışmalar.....	15
1.7.2. Erişebilirliğe İlişkin Ulusal Düzenlemeler	17
1.8. Ortopedik Engellilerin Kentsel Hizmetlere Erişimi	19
1.8.1. Ortopedik Engellilerin Kentsel Hizmetlere Erişimlerini Etkileyen Faktörler	21
1.9. Ortopedik Engellilerin Erişim Düzeylerini Arttırmaya Yönelik Kent Planlama İlkeleri.....	30
1.10. Ortopedik Engellilerin Erişim Düzeylerini Arttırmaya Yönelik Kentsel Tasarım İlkeleri.....	33
1.11. Dünyada ve Türkiye’de Engelsiz Kent Deneyimleri.....	39
1.11.1. Dünyada Engelsiz Kent Deneyimleri	39
1.11.2. Türkiye’de Engelsiz Kent Deneyimleri	42
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	46
2.1. Çalışma Alanı	46

2.2.	Araştırmanın Yöntemi	52
2.2.1.	Yarı Yapılandırılmış Görüşme Formunun Hazırlanması ve Örneklerin Belirlenmesi	56
2.2.2.	Yarı Yapılandırılmış Görüşmelerin Uygulanması.....	56
3.	BULGULAR.....	58
3.1.	Mekânsal Analizlere İlişkin Bulgular	58
3.1.1.	Taşıtlı Erişim.....	59
3.1.2.	Merkezi İş Alanına Yaya Erişim ve Merkezi İş Alanında Yaya Dolaşım.....	65
3.1.3.	Ortahisar ve Yakın Çevresinde Bulunan Kentsel Hizmet Alanlarına Ortopedik Engellilerin Erişim Durumları	77
3.2.	Yarı Yapılandırılmış Görüşmelere İlişkin Bulgular	91
3.2.1.	Ortopedik Engelli Bireylerin Demografik Yapısına İlişkin Bulgular.....	92
3.2.2.	Ortopedik Engelli Bireylerin Merkezi İş Alanına Yaya ve Taşıtlı Erişimde ve Merkezi İş Alanında Yaya Dolaşımında Karşılaştıkları Durumlara İlişkin Bulgular	94
3.2.3.	Ortopedik Engelli Bireylerin Ortahisar ve Yakın Çevresindeki Kentsel Hizmetlere Erişimde Karşılaştıkları Durumlara İlişkin Bulgular	100
3.2.4.	Ortopedik Engelli Bireylerin Zihin Haritaları	115
3.3.	Mekânsal Analizler ve Görüşmelerden Elde Edilen Bulguların Birlikte Değerlendirilmesi.....	119
4.	SONUÇ VE ÖNERİLER.....	122
5.	KAYNAKLAR	126
6.	EKLER	133
ÖZGEÇMİŞ		

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

ORTOPEDİK ENGELLİ BİREYLERİN KENTSEL HİZMETLERE ERİŞİMİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ: TRABZON/ORTAHISAR ÖRNEĞİ

Elif ÇOBAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Zeynep YILMAZ BAYRAM

2021, 132 Sayfa, 4 Sayfa Ek

Dünyanın nüfusunun yaklaşık % 15'i engellilerden oluşmaktadır. Ortopedik engellilerin engelli nüfus içindeki oranının % 13,61 olduğu ülkemizde, onların kentsel hizmetlere erişimi, yapılı çevreden, kentsel işlevlerden ve ulaşım sisteminden kaynaklanan engellerden dolayı kısıtlanmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın amacı; Trabzon İli'nin Ortahisar İlçesi'nde, yapılı çevrenin, kentsel işlevlerin ve ulaşım olanaklarının (yaya-taşıt) ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişimine etkilerini incelemektir. Bu doğrultuda, Ortahisar kenti çalışma alanı olarak seçilmiş, mekânsal analizler ve ortopedik engellilerle yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılarak onların kentsel hizmetlere erişimi konusundaki sorunları ve talepleri tespit edilmiştir. Ayrıca, ortopedik engellilerin MİA ve kentsel hizmetlere erişimine yönelik deneyimleri de belirlenmiştir. Mekânsal analizlerde ve görüşmelerde; kentsel hizmetlere ve kent merkezine taşıtla erişimde, yaya erişim ve dolaşımında karşılaştıkları durumlar saptanmıştır. Bu çalışmalar sonucunda, Ortahisar'da ortopedik engelliler için yaya ve taşıtla erişimde, MİA'da yaya dolaşımında, kentsel hizmetlere erişimde sorunlar olduğu tespit edilmiştir. Kentsel hizmetlere ve MİA'ya erişimde en önemli sorunlar; ortopedik engellilere yönelik toplu ulaşım olanaklarının, otopark ve yaya yolu düzenlemelerinin yetersiz olmasıdır. İnsanların onlara bakış açısı da erişim konusunda eleştirdikleri bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ortopedik Engelli, Erişebilirlik, Evrensel Tasarım, Engelsiz Kent, Merkezi İş Alanı

Master Thesis

ABSTRACT

EVALUATION OF ACCESS TO URBAN SERVICES OF ORTHOPEDIC DISABLED
INDIVIDUALS: TRABZON/ORTAHIŞAR CASE

Elif ÇOBAN

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
City and Regional Planning Graduate Program
Supervisor: Dr. Inst. Zeynep YILMAZ BAYRAM
2021, 132 Pages, 4 Pages Appendix

Approximately %15 of the world's population consists of disabled individuals. In our country, where the ratio of orthopedic disabled individuals in the disabled population is % 13,61, their access to urban services is restricted due to obstacles arising from the built environment, urban functions and transportation system. In this context, the aim of the study is; to examine the effects of the built environment, urban functions and transportation facilities (pedestrian-vehicle) on the access of orthopedic disabled to urban services in Ortahisar. In this direction, Ortahisar city was chosen as the study area, spatial analyzes and semi-structured interviews with orthopedic disabled were made to identify their problems and demands regarding access to urban services. In addition, the experiences of orthopedic disabled individuals in accessing central business district (CBD) and urban services were also determined. Spatial analysis and interviews, the situations they encounter in access to urban services and the city center by vehicle and pedestrian access were determined. As a result of these studies, it has been determined that there are problems in pedestrian and vehicle access in the CBD and access to urban services for orthopedic disabled individuals in Ortahisar. The most important problems in accessing urban services and CBD are; the reason for this is the inadequacy of public transportation facilities, parking lot and pedestrian road arrangements for the orthopedic disabled individuals. The people's perspective on them is also a situation that they criticize about access.

Key Words: Orthopedic Disabled, Accessibility, Universal Design, Barrier-free city, Central Business District

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. Araştırma Süreci	4
Şekil 2. Goldsmith'in evrensel tasarım piramidi	7
Şekil 3. Yaşam Kalitesinin Ölçütleri	8
Şekil 4. Türkiye'de 2011 yılı en az bir engeli olan nüfusun oranı % (3 ve daha yukarı yaş)	24
Şekil 5. Okuma yazma bilmeyen engelli ve genel nüfusun oranı (%) -2011	25
Şekil 6. Engelli ve genel nüfusun işgücüne katılım oranı (%) -2011	26
Şekil 7. Vancouver Mount Grouse'da kayak yapan bir engelli	40
Şekil 8. 2018-2021 plan gözetim ve denetim ekibi	42
Şekil 9. Bisikletle yarışan bir ortopedik engelli	42
Şekil 10. Engellilerin asansör sistemiyle girebildiği havuz	43
Şekil 11. Engelli sarayında spor yapan bir engelli	44
Şekil 12. Ortahisar İlçesi ve yakın çevresine yönelik planların sınırları	47
Şekil 13. Ortahisar İlçesi ve yakın çevresindeki önemli kentsel kullanımlar	49
Şekil 14. Trabzon İli Ortahisar İlçesi	51
Şekil 15. Merkezi iş alanı	51
Şekil 16. MİA'daki otobüs duraklarının ortopedik engellilerin erişimi açısından değerlendirilmesi ve dolmuş bekleme yerlerinin konumu	61
Şekil 17. MİA'da dolmuş bekleme yeri	62
Şekil 18. MİA'daki otopark alanlarının konumları	63
Şekil 19. MİA'da ortopedik engellilerin taşıtla erişiminde engel oluşturan durumlar	65
Şekil 20. MİA yol dokusu	66
Şekil 21. MİA'da ortopedik engellilerin kullanamadığı ara yollardan örnek fotoğraflar	67
Şekil 22. MİA'daki cadde ve sokakların eğim analizi	68
Şekil 23. Engelli aracı şarj istasyonu	70
Şekil 24. MİA'daki kaldırımların ortopedik engellilerin erişimi açısından değerlendirilmesi	71
Şekil 25. MİA'daki yaya geçitlerinin ve rampaların ortopedik engellilerin erişimi açısından değerlendirilmesi	72
Şekil 26. MİA yaya ve taşıt yolları erişilebilirlik düzeyleri	76

Şekil 27. MİA'da ortopedik engellilerin yaya dolaşımında engel oluşturan durumlara ilişkin örnek fotoğraflar.....	77
Şekil 28. Ortahisar ve yakın çevresindeki kamu kurumlarının konumları	79
Şekil 29. Ortahisar ve yakın çevresindeki hastanelerin konumları.....	80
Şekil 30. Trabzon ilindeki üniversitelerin ve bunlarla ilgili birimlerin konumları.....	81
Şekil 31. Ortahisar ve yakın çevresindeki kültürel tesislerin konumları	83
Şekil 32. Ortahisar ve yakın çevresindeki sosyal tesislerin konumları.....	84
Şekil 33. MİA'daki bankaların konumları.....	86
Şekil 34. Ortahisar ve yakın çevresindeki otellerin konumları.....	87
Şekil 35. Ortahisar ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerinin konumları	88
Şekil 36. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresinde en iyi bildikleri kentsel hizmet alanları	117
Şekil 37. Ortopedik engellilerin MİA'da en iyi bildikleri kentsel hizmet alanları	118

TABLolar DİZİNİ

Sayfa No

Tablo 1. Evrensel tasarım ilkeleri ve rehberleri	11
Tablo 2. Engelli dostu kent temel kavramları ve kriterleri	14
Tablo 3. Türkiye’de engellilerin erişebilirliğine yönelik yasal düzenlemeler	18
Tablo 4. Merkezi iş alanı işlevleri.....	21
Tablo 5. 2020 yılı Ulusal Engelli Veri Sistemi’nde kayıtlı hayatta olan engellilerin yaş grubu ve cinsiyete göre dağılımları	23
Tablo 6. 2020 yılı Ulusal Engelli Veri Sistemi’nde kayıtlı ve hayatta olan engellilerin engel gruplarına göre dağılımları	23
Tablo 7. Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişebilirliği etkileyen faktörler.....	29
Tablo 8. Ortopedik engellilerin kentsel hizmet alanlarına erişim düzeyini arttırmaya yönelik kent planlama ilkeleri	32
Tablo 9. Ortopedik engellilerin kentsel mekânlara taşıtla erişim düzeyini arttırmaya yönelik uygulanması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri	34
Tablo 10. Ortopedik engellilerin kentsel mekânlara yaya erişim ve bu alanlarda yaya dolaşım düzeyini arttırmaya yönelik uygulanması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri	35
Tablo 11. Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişim düzeyini arttırmaya yönelik uygulanması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri	38
Tablo 12. Erişilebilir kent ödülü kazanan on kent	41
Tablo 13. Trabzon’da merkezi iş alanı işlevleri.....	50
Tablo 14. Ortopedik engelliler için erişilebilirlik ölçütleri.....	55
Tablo 15. MİA’daki taşıt yollarının otobüs duraklarının erişilebilirliği ölçütü üzerinden değerlendirilmesi	61
Tablo 16. MİA’da ortopedik engelliler için taşıtla erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi	64
Tablo 17. MİA’da ortopedik engelliler için yaya erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi	74
Tablo 18. Ortopedik engelliler için kentsel hizmetlere erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi	90
Tablo 19. Ortopedik engelliler için ilgili hizmet binası ve yakın çevresine erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi	91
Tablo 20. Ortopedik engellilerin demografik yapıları	93

Tablo 21. Ortopedik engellilerin MİA'ya taşıtla ve yaya erişimde karşılaştıkları durumlar	96
Tablo 22. Ortopedik engellilerin MİA'da yaya dolaşımında karşılaştıkları sorunlar	98
Tablo 23. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kamu kurumlarına ve üniversitelere erişimde karşılaştıkları durumlar	102
Tablo 24. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki hastanelere erişimde karşılaştıkları durumlar	104
Tablo 25. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki otellere, kültürel, sosyal tesislere ve ibadet alanlarına erişimde karşılaştıkları durumlar.....	107
Tablo 26. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerine ve engelli aracı şarj istasyonuna erişimde karşılaştıkları sorunlar	109
Tablo 27. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki ticari faaliyetlere erişimde karşılaştıkları sorunlar	111
Tablo 28. Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlerin erişilebilirliğini değerlendirmesi...	114
Tablo 29. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresinde en iyi bildiği kentsel hizmet alanları	116
Tablo 30. Sokak dokusunun erişilebilirliğine ilişkin görüşme sonuçlarının değerlendirilmesi	119
Tablo 31. Ortopedik engellilerin MİA'ya taşıtla ve yaya erişime yönelik mekânsal analizlerden ve görüşmelerden elde edilen bulguların değerlendirilmesi	120
Tablo 32. Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmet alanlarına ortopedik engellilerin erişim durumlarına yönelik mekânsal analizlerden ve görüşmelerden elde edilen bulguların değerlendirilmesi.....	121
Tablo 33. Araştırmanın sonuçlarının hipotezler ile ilişkisi.....	122

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	Avrupa Birliği
BM	Birleşmiş Milletler
AVM	Alışveriş Merkezi
EHİS	Engelli Haklarına İlişkin Sözleşme
ESKHS	Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Sözleşmesi
EYHGM	Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü
İŞKUR	Türkiye İş Kurumu
KTÜ	Karadeniz Teknik Üniversitesi
MİA (CBD)	Merkezi İş Alanı (Central Business District)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
TOHAD	Toplumsal Haklar ve Araştırmalar Derneği
TSE	Türk Standartları Enstitüsü
TS 9111	Özürllü ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Kişiler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklere
TS 12576	Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik için Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
WHO	Dünya Sağlık Örgütü

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

Dünyanın nüfusunun yaklaşık % 15'i engellilerden oluşmaktadır. Türkiye'nin nüfusunun % 12,29'unun (yaklaşık 8,5 milyon) engelli olduğu bilinmektedir. Ülkemizdeki ortopedik engelli bireylerin ise engelli nüfusu içindeki oranının % 13,61 olduğu görülmektedir (URL-2; URL-10 ve URL-11, 2020). WHO'nun 2011'de yayınladığı dünya engellilik raporuna göre, "Engelliler, günlük yaşamlarında bireysel özelliklerinden ziyade çevresel ve toplumsal etmenlerden kaynaklanan bir dezavantajlılık durumu yaşamaktadır. Engelli bireylerin yaşadığı eşitsizlikler, ayrımcılık, kişisel özerkliklerinin tanınmaması gibi çok sayıda ihlalin, engelliliği doğrudan bir insan hakları sorunu yaptığı kabul edilmiştir" (WHO, 2011). Bu bağlamda kente eşit ve aktif katılımın sağlanması için engelli hakları konusu ortaya çıkmıştır. Engellilerin en başta gelen haklarından birisi erişilebilirliktir.

Erişilebilirlik; bireylerin kentsel mekânda diğer bireylere, hizmetlere, kaynaklara, işlevlere, bilgiye ve diğer mekânlara erişebilir olma durumudur. Hahn (1986)'a göre, "engelli bireylerin çevrelerine uyum göstermeleri yerine, çevrenin onların istek, ihtiyaç ve yeteneklerine göre uyarlanması gerekmektedir" (Aktel ve Erten, 2020). Ancak yapılı çevre ile işlevsellik arasındaki uyumsuzluk, ortopedik engelliler başta olmak üzere tüm engel gruplarının bağımsız hareket etmesine ve güvenliğine olumsuz yönde etki etmektedir.

Ortopedik engellilerin günlük hayatlarında kentlerde karşılaştıkları sorunlar birbiriyle ilişkilidir. BM Ekonomik ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı'nın 2016 raporuna göre, dünyadaki engelli nüfusun yarısından fazlasının kentte yaşadığı, 2050 itibariye dünya genelinde 6,25 milyar kişinin kentte yaşayacağı ve bunun % 15'inin engellilerden oluşacağı öngörülmektedir. Bu nedenle kentte idari ve ticari faaliyetlerin, iş olanaklarının, sosyokültürel ve ekonomik ilişkilerin yoğunlaştığı merkezi iş alanının erişilebilirliği önem kazanmaktadır (Özuysal, 2010).

Ortopedik engellilerin kentsel mekânda erişilebilirlik sorununa getirilen çözüm önerilerinden birisi engelsiz kent yaklaşımıdır. Engelsiz kent, yalnız engellilere özgü bir kavram olmayıp tüm kentlileri kapsayan planlama ve tasarım anlayışıdır. Ancak engellilerin dezavantajlarından dolayı erişilebilirlik haklarını kullanabilmeleri için

desteklenmeleri de şarttır. Dolayısıyla engelsiz kent, engelliler için sağlıklı bireylere göre daha fazla önem arz etmektedir (Aktel ve Erten, 2020).

Kentlerin erişilebilirliğinin sağlanması için engellilere yönelik yaya yolu düzenlemelerinin (kaldırım, rampa vb.), kent içi ulaşım ve toplu taşıma sisteminin, durakların varlığı ve niteliği ile kentsel hizmetlerin erişilebilirliği önem kazanmakta ve herkes için eşit kullanımı sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir (Dostoğlu vd., 2009). Bu bağlamda Türkiye’de konuya ilişkin kent planlama ve kentsel tasarım düzenlemelerinin uygulamaya geçirilmesi engelliler için kritik öneme sahiptir.

Türkiye’de engelsiz kentlere ilişkin birçok çalışma yapılmıştır. 2013’te Sabancı Üniversitesi tarafından yapılan “Engelsiz Türkiye İçin: Yolun Neresindeyiz? Mevcut Durum ve Öneriler” adlı araştırma sonucunda, kentlerde engellilerin erişebilirliğini kısıtlayan ekonomik, yapısal, hukuksal vb. birçok sorun olduğu tespit edilmiştir (Sabancı Üniversitesi, 2013). Toplumsal Haklar ve Araştırmalar Derneği’nin (TOHAD) ise 2014’te yaptığı araştırma sonucuna göre, en önemli eksiklik toplumsal farkındalığın oluşturulamamış olmasıdır (TOHAD, 2015). İstanbul Metropolitan Alanı toplu taşıma sistemlerinde engellilerin erişebilirliğine ilişkin çalışmaların, Türk Standartları Enstitüsü’nün (TSE) standartlarına uygun ve kullanılabilir şekilde yapılmadığı ve sürdürülebilir bir erişebilirliğe katkıda bulunmadığı ortaya konulmuştur (Tiyek vd., 2016). Soydan (2017) tarafından Ankara kent merkezinde yapılan çalışmada da kentin erişebilirlik konusunda yetersizliğine ilişkin benzer hususlar belirlenmiştir. Bu kapsamda Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı’nın 2020’de yayınlamış olduğu “Erişebilirlik Kılavuzu” ile fiziksel çevre oluşturulurken gerekli tedbirlerin alınması, sonradan ek işlem yapılmaksızın erişilebilirliğin herkes için sağlanması hedeflenmektedir.

1.2. Çalışmanın Amacı ve Süreci

Ortopedik engelli bireylerin kentsel hizmetlere erişimi, yapılı çevreden, kentsel işlevlerden ve ulaşım sisteminden kaynaklanan engellerden dolayı kısıtlanmaktadır. Bu çalışmada, Trabzon’un Ortahisar İlçesi’nde, yapılı çevrenin, kentsel işlevlerin ve ulaşım olanaklarının (toplu taşıma, yaya erişim, vb.) ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişimine etkilerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda çalışmada yanıt aranan sorular aşağıda sıralanmıştır:

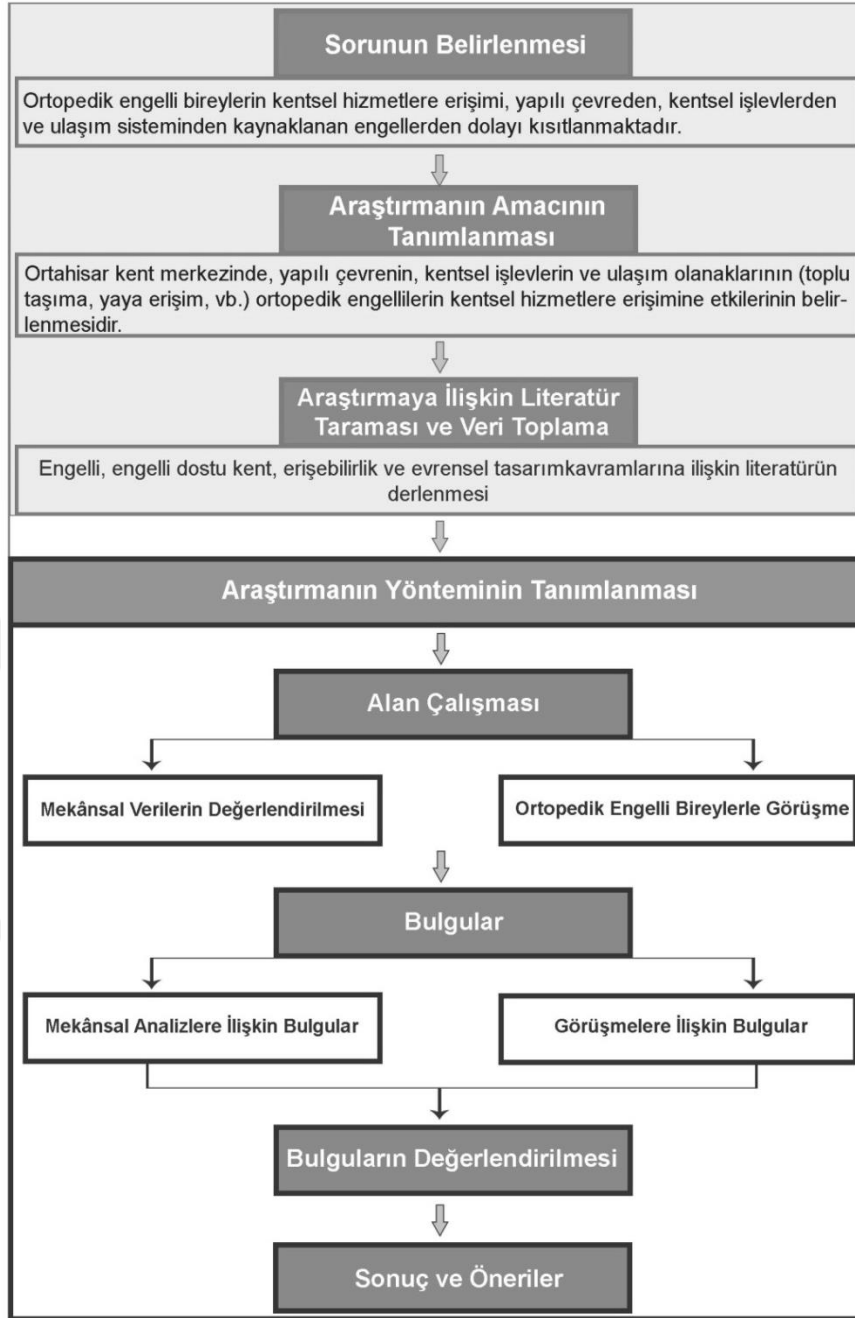
1. Trabzon’da ortopedik engellilere yönelik ne tür kentsel hizmetler sunulmaktadır?
2. Trabzon ili Ortahisar İlçesi’nde kentsel mekân düzenlemelerinin ortopedik engellilere duyarlılığı nasıldır?
3. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresi ile merkezi iş alanına yönelik mekânsal algıları nasıldır?

Bu kapsamda çalışmanın hipotezleri şöyle kurgulanmıştır:

1. Trabzon’da ortopedik engellilere yönelik kentsel hizmetler yetersizdir.
2. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere erişiminde ve onları kullanımında, toplu taşıma olanakları ve mekânsal düzenlemeler etkilidir.

Bu bağlamda çalışma kapsamında öncelikle literatür taraması yapılmış ve erişebilirliğe yönelik ulusal ve uluslararası yasal düzenlemeler ile evrensel tasarım yaklaşımı ele alınmıştır. Böylelikle yapılı çevrenin, kentsel işlevlerin ve ulaşım olanaklarının ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişimine etkileri ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Ortopedik engellilerin kentsel yaşam kalitesini arttırmaya yönelik kent planlama ve kentsel tasarım ilkeleri belirlenmiştir; kentlerde erişebilirlik bağlamında dünyadaki ve Türkiye’deki engelsiz kent deneyimleri incelenmiştir.

Bu çalışmada yukarıda belirtilen sorulara yanıt aramak için iki yöntem kullanılmıştır: mekânsal analizler ve ortopedik engellilerle yarı yapılandırılmış görüşmeler. MİA’daki taşıt ve yaya yolları ile Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetler, erişilebilirlik düzeylerine göre, iki çalışmadan elde edilen bulgular karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Böylece niceliksel ve niteliksel verilere dayalı çok katmanlı analizler birlikte değerlendirilerek, yerel bilgi havuzuna katkı sağlanmıştır. Sonuç bölümünde ise, alana ilişkin konusu bağlamında yapılması gereken düzenlemelerin/müdahalelerin yer aldığı öneriler ortaya konulmuştur (Şekil 1).



Şekil 1. Araştırma Süreci

1.3. Engelli Kavramı

Dünya Sağlık Örgütü (WHO), engelli olma halini, “yeti yitimi” ve engelliliği ise; “bireyde veya bir bütün olarak vücuttan beklenen normal aktivitelerin gerçekleştirilmesindeki eksiklik ya da kısıtlılık” şeklinde tanımlamaktadır. WHO,

engellilik kavramını sağlık alanında sınıflayarak tanımlamıştır (WHO, 1980'den aktaran Burcu, 2020):

- Yetersizlik (Impairment): Psikolojik, fizyolojik veya anatomik (fiziksel yapı) ve fonksiyonlardaki bir noksanlığı veya dengesizliği tanımlar.
- Engellilik (Disability): Bir yetersizlik sonucu oluşan ve normal sayılabilecek bir insana göre bir işi yapabilme yeteneğinin kaybedilmesi ve kısıtlanması durumunu tanımlar.
- Dezavantaj (Handicap): Bir noksanlık veya sakatlık sonucunda, kişide oluşan ve kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel durumuna göre normal sayılabilecek faaliyette bulunma yeteneğini önleyen ve sınırlayan bir durumu tanımlar.

Birçok ülke tarafından 13 Aralık 2006'da kabul edilen, Türkiye'de 27 Mayıs 2009'da yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler (BM) Engelli Haklarına İlişkin Sözleşmesi'nin (EHİS) 1. maddesinde engelli, “diğer bireylerle eşit koşullar altında topluma tam ve etkin bir şekilde katılımlarının önünde engel teşkil eden uzun süreli fiziksel bozukluğu bulunan kişileri içermektedir” şeklinde yapılmıştır (Milletlerarası Sözleşme, 2008).

3 Mayıs 2013 tarihli 6462 sayılı “Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Yer Alan Engelli Bireylere Yönelik İbarelerin Değiştirilmesi Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile özürllü ve sakat ifadeleri yerine engelli kavramı getirilmiştir. Bu değişikliğe bağlı olarak 1 Temmuz 2005 tarihli Özürlüleri ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un adı, “Engelliler Hakkında Kanun” olarak değiştirilmiştir. Kanundaki engelli tanımını 19 Şubat 2014'te 6518 sayılı “Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile değiştirilmiştir. 2014'te 5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun'da yapılan değişiklikle engelli, “fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duyusal yetilerinde kayıplarından dolayı topluma diğer bireyler gibi eşit koşullarda tam ve etkin katılımını kısıtlayan tutum ve çevre koşullarından etkilenen birey” olarak ifade edilmektedir (Engelliler Hakkında Kanun, 2005).

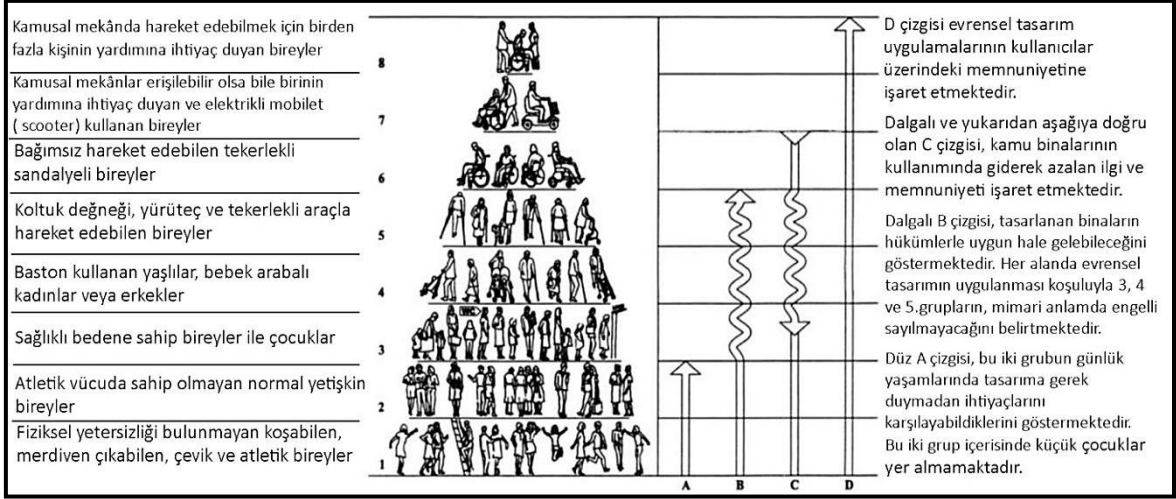
Engel grupları; ortopedik (hareketle ilgili), görmeyle ilgili, iletişimle ilgili engeller, sistem hastalıkları, zihinsel ve duygusal engeller olarak sınıflandırılmaktadır. Bunlardan ortopedik (hareketle ilgili) engelliler grubu engellilerin % 13,61'ini (384.578 kişi) oluşturmakta olup; yürüyebilen engelliler (hiç bir yardıma gerek olmadan yürüyebilenler, tutanak ya da bastonla yürüyebilenler, koltuk değneği ya da daha komplike bir aparatla

yürüyebilenler), tekerlekli sandalyeye bağı engelliler (tekerlekli sandalyeye bağı olup zaman zaman yürüyebilenler, vücudunun üst kısmını tamamen kullanabilen tekerlekli sandalyeye bağımlı engelliler, vücudunun üst kısmını da kullanmayan ağır bedensel engelliler ve vücudunun üst kısmını tamamen kullanabilen tekerlekli sandalyeli engelliler) olarak sınıflandırılmaktadır (Bilir, 1986 ve Mutluer, 1997).

Doğum öncesi ve sonrası dönemde herhangi bir sebeple iskelet (kemik), kas ve sinir sistemindeki bozukluklar neticesinde, bedensel kabiliyetlerini çeşitli derecelerde yitiren, toplumsal hayata uyumda ve gündelik hayattaki ihtiyaçlarını karşılamada zorluk çeken, bu sebeplerle korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişiye ortopedik engelli; bu duruma yol açan durumlara ise ortopedik engel denir (MEB, 2008).

Dünyanın nüfusunun yaklaşık % 15'inin, 2002 Türkiye Özürlüler Araştırması sonuçlarına göre Türkiye'nin nüfusunun ise % 12,29'u yani yaklaşık 8,5 milyon engelli olduğu bilinmektedir. 2011 Nüfus ve Konut Araştırması'na göre, en az bir engeli olan 3 ve daha yukarı yaş nüfusun oranı % 6,9 olup erkeklerde bu oran % 5,9, kadınlarda ise % 7,9'dur. Engel gruplarına bakıldığında, ortopedik engelli bireylerin % 13,61'le azımsanamayacak bir oranı olduğu görülmektedir (TÜİK, 2013; Şen, 2018 ve URL-10, 2020).

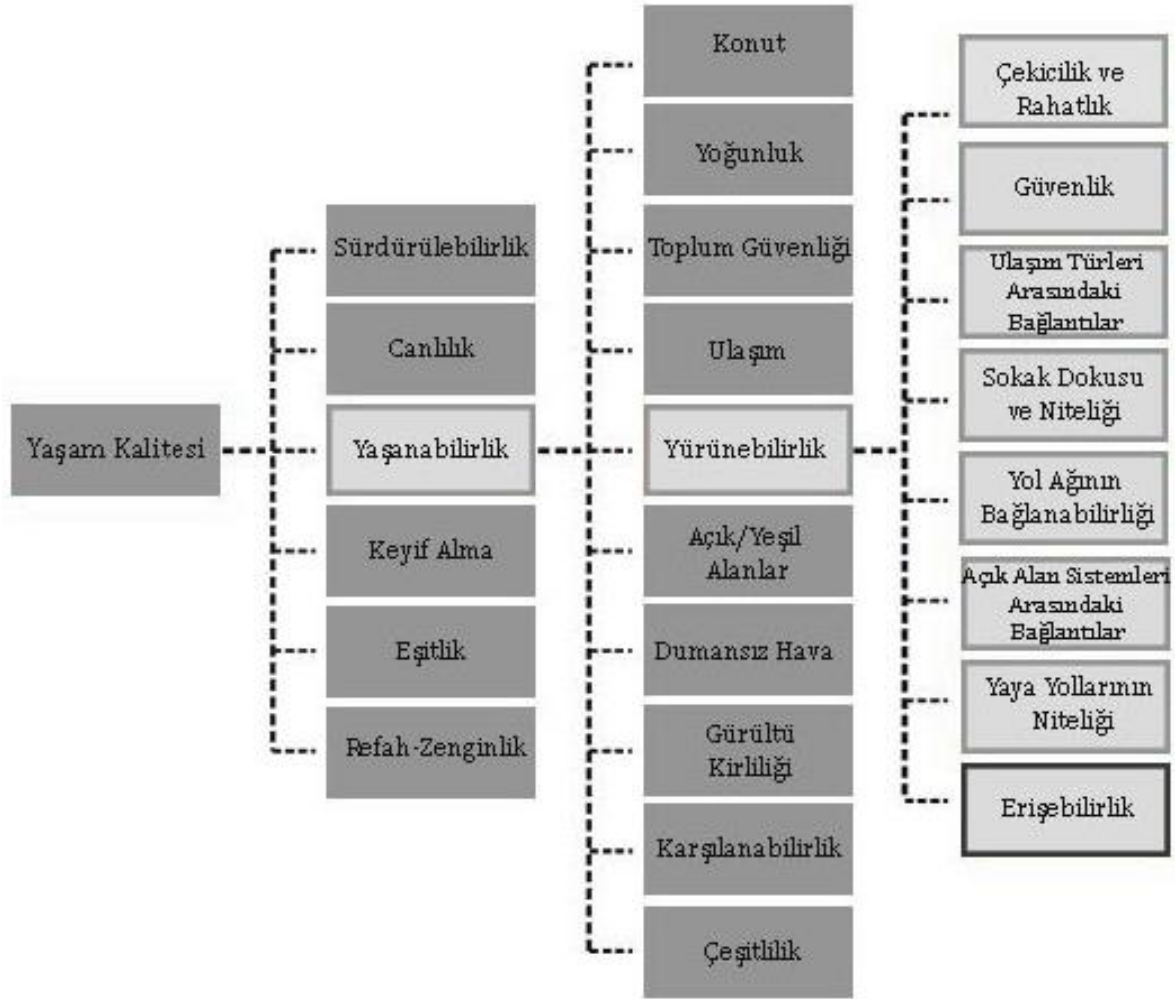
Engel; bireylerin hizmete, mekâna, bilgiye vb. diğer bireylerle eşit erişimini önlemekte ve onların topluma tam ve etkin katılımını sınırlamaktadır. Özellikle ortopedik engelli bireyler yapılı çevreden oldukça etkilenmektedir. Yapılı çevre ile işlevsellik arasındaki uyumsuzluk bu bireylerin bağımsızlığına ve güvenliğine olumsuz etki etmektedir. Fiziksel çevrenin erişilebilirliği sorunları nedeniyle birçok engelli kullanıcı toplumda aktif rol alamamaktadır. Bu durum ortopedik engelliler için toplumda ayrımcılık ve dışlanma olarak algılanıp, psikolojik sorunlara neden olabilmektedir. Goldsmith'in (2000) hazırladığı evrensel tasarım piramidi Şekil 2'de gösterilmektedir. Piramitte bireyler, günlük yaşamdaki kullanımlara göre, hayata katılımında karşılaştıkları engeller açısından sekiz grupta kategorize edilmektedir. Bu noktada ortopedik engellilerin fiziksel mekânla ilişkileri açısından erişebilirlik kavramı ön plana çıkmaktadır.



Şekil 2. Goldsmith'in evrensel tasarım piramidi (Goldsmith, 2000)

1.4. Erişebilirlik Kavramı

Erişebilirlik; mekânsal yaşam kalitesi ve yaşanabilirliğin fiziki bir ölçütü olan yürünebilirliğin alt kavramlarından biridir (Şekil 3). Yürünebilirlik yalnızca bir ulaşım türü değildir; çekicilik ve rahatlık, güvenlik, sokak dokusu, yaya yolları, yol durumu, ulaşım sistemleri ve açık alan sistemleri arasındaki bağlantılar ile erişebilirlik gibi kentsel mekâna katılabilmenin de önemli bir aracıdır. Kentsel mekânda araç-yaya kullanım dengesi oluşturulabildiği sürece, herkes için adil, eşitlikçi ve farklı toplumsal kesimleri kapsayıcı alanlar oluşur. Bu durum engelliler dâhil tüm dezavantajlı gruplar için özellikle önem taşımaktadır (Akkar ve Belge, 2017).



Şekil 3. Yaşam Kalitesinin Ölçütleri (Akkar ve Belge, 2017).

Duranton ve Guerra (2016)'ya göre, "ihtiyaçlara, kaynaklara ve hizmetlere ulaşabilme tüm bireyler için geçerli ve gerekli bir durum olup erişebilirlik olarak kavramsallaştırılmakta ve kavram geleneksel kabule göre, hedeflere ulaşma kolaylığı olarak tanımlanmaktadır" (Aktel ve Erten, 2020). Tanımdan yola çıkarak erişebilirlik, bireyin gündelik yaşamın geçtiği iç mekânlardan kentsel dış mekânlara kadar uzanan yapılaşmış çevreye, ürün ve hizmetler ile bilgiye, mümkün olduğunca bağımsız ve herkesle birlikte eşit şekilde, gereken sürede, ekonomik, rahat ve güvenli erişebilmeyi ifade etmektedir" (Tutal ve Topçu, 2018 ve Kuntay, 2020). Bu bağlamda Hansen (2020)'a göre erişilebilirlik, "bireyin bulunduğu konuma göre, varış yerlerinin (ihtiyaçlar, kaynaklar ve hizmetler) mekânsal dağılımına, buralarda bulunan faaliyetlerin büyüklüğüne, nitelik ve karakterine, ulaşım sisteminin etkinliğine ve bireyin özelliklerine bağlıdır." Erişilebilirlik,

bireylerin talepleri ile arazi kullanımı ve ulaşım sistemi arasında oluşan ve mekâna atfedilen göreceli bir niteliktir” (Hansen, 2020).

Literatürde ‘erişebilirlik’ ve ‘erişilebilirlik’ kavramları aynı anlamda kullanılmaktadır, ancak bu kavramlar farklı anlamlar içermektedir. “‘Erişebilirlik’ bir yetenek ve bunun ötesinde bir hak iken; ‘erişilebilirlik’ bir özelliği belirtmektedir. Erişilebilirlik, erişebilirlik hakkının kullanılmasını mümkün kılan her türlü araç, yöntem ya da uygulama olarak ifade edilmektedir” (Aktel ve Erten, 2020).

Erişebilirlik; “fiziksel çevre başta olmak üzere, sosyal, ekonomik veya kültürel çevreye ulaşma, bu çevrelerdeki hizmetlerden yararlanabilme ve hizmetlere katkıda bulunabilme olanaklarına sahip olmayı tanımlamakta olup hak kullanımıyla ilgili önemli etmenlerden biridir.” Engelli bireylerin erişebilirliği bu bağlamda hem haklarını kullanabilmelerine hem de bağımsız yaşamaları ve toplumsal hayata katılabilmelerine imkân tanımaktadır (Çağlar, 2012). 5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun’a göre; erişilebilirlik, “binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olması” olarak tanımlanmaktadır (Engelliler Hakkında Kanun, 2005). Erişilebilirliğin kentteki tüm mekânlarda sağlanmasında; engelli bireylerin diğer bireylerle ortak kullanabileceği çevre oluşturulabilmesi, mekânı kullanan bireylerin, kullandıkları mekânın ve araçların özelliklerinin iyi bilinmesi ve uygun planlama kararlarının getirilmesi başlıca faaliyetler olarak kabul edilmektedir.

Erişilebilirlik bir yandan yol, cadde, toplu taşıma hizmetleri, park vb. alanlarda bir taraftan da çalışma hayatları, eğitim, sağlık, ibadet ve idari alanlarda sorgulanması gereken bir kavramdır. Kamu hizmetlerine erişimin yalnız bina içerisindeki fiziksel düzenlemeler olarak değil, yeterli ve gerekli alan ve personel kapasitesi, bilgiye erişimde engellilere uygun altyapının varlığı şeklinde sorgulanması gerekmektedir. Hizmetler ise sadece onlara erişim olarak değil hizmetlerin içeriğiyle, çalışma hayatı da sadece çalışma hayatındaki erişim imkânlarıyla değil çalışma olanakları bakımından da incelenmesi gerekmektedir. Erişilen mekânın, hizmetin, işlevin ve kaynağın yeterli düzey ve çeşitlilikte olması gerekmektedir. Bu sorgulamaların yalnız hizmetler kapsamında değil, aynı zamanda engellilerin hizmetlere erişim ve onları kullanımı sırasında ayrımcılığa uğrayıp uğramadığı, hizmetleri eşitlik temelinde alıp almadığı, istihdam olanağı bulup bulmadığı şeklinde de sorgulanması şarttır (T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu, 2011). Bu kentsel hizmet alanlarına, buluşma ve toplanma mekânlarına, toplu

taşıma ve otopark imkânlarına yürüme mesafesinde erişim (en fazla 800 metre), yeterli sayıda otoparkın varlığı, bu odaklara kesintisiz ve engelsiz yaya erişiminin olması ve yönelimler, erişilebilirliğin ölçütleridir (Southworth, 2005).

Sokak dokusunun niteliği, geçirgenlik ve okunabilirlik, kentsel bir çevrede yönelimleri ve dolayısıyla erişilebilirliği etkileyen etmenlerdendir. Izgara planlı sokak dokusu diğer türlere kıyasla taşıt ve yaya trafiğine; alternatif güzergâhların fazla olması, güçlü bağlantılar ve daha kısa süreli yolculuklar sağlaması sebebiyle en rahat hareket imkânı sunmaktadır. Ancak eğrisel (curvilinear) sokak dokusunda güvenlik açısından avantajlar olmasına rağmen alternatif güzergâhlar, bağlantılar ve kavşaklar sınırlı sayıdadır (Southworth ve Owens, 1993). Geçirgenlik; bir çevrenin ne dereceye kadar alternatif yol seçimi olanağı olduğunu anlatır. Bir çevrenin içinden geçen güzergâhları görebilme durumu olan görsel geçirgenlik ve bir çevrenin içindeki hareket edilebilirliği ifade eden fiziksel geçirgenlik olmak üzere iki çeşittir. Fiziksel geçirgenlikte sokak dokusu tipi fark etmez, ancak eğrisel sokak dokusu görsel geçirgenliği düşürerek hareketliliği etkilemektedir (Köseoğlu ve Erinsel Önder, 2010). Sokak boyu uzadıkça sokağın geçirgenliği azalırken yan bağlantılarındaki geçirgenlik düzeyi artmaktadır. Sokak boyu ile sokağın geçirgenliği ters orantılıdır (Yavuz, 2009). “Okunabilirlik ise bir çevrenin planının algılanabilir ve organize edilebilir olmasıdır. Lynch’e göre kentsel çevre zihinde ne kadar kolay imge oluşturabiliyorsa o kadar çok okunabilir” (Lynch, 1960).

Hahn (1986)’a göre, “engelliler için erişilebilirliği sağlamak, onların fonksiyonel kısıtlamalarını ortadan kaldırmanın yanında onlarla diğer bireyler arasında bağ oluşması ve onlara yönelik dışlama ve önyargıların azaltılması anlamına gelmektedir.” Bu nedenle bir hak olan erişebilirlik, “çok sayıda paydaşı ve boyutu içeren bir süreç” olarak kabul edilmektedir (Hahn, 1986). Bu doğrultuda, erişilebilirliği en geniş anlamıyla kavramlaştıran ve düzenleyen EHİS’ de erişilebilirlikle ilişkilendirilen evrensel tasarım kavramı önemlidir.

1.5. Evrensel Tasarım Yaklaşımı

BM (2020)’ye göre, evrensel tasarım, “ürünlerin, çevrenin, programların ve hizmetlerin özel bir ek tasarıma veya düzenlemeye ihtiyaç duyulmaksızın, mümkün olduğunca herkes tarafından kullanılabilir şekilde tasarlanmasıdır”. Evrensel tasarımın farklı disiplinlerde anlaşılabilirliği ve rahat uygulanabilirliği için başlangıçta yedi ilke

tanımlamıştır ve bunlar tasarım yöntemlerine rehberlik etmektedir. İlkeler hem tasarım aşaması hem de mevcut tasarımları değerlendirme süreçlerinde yol göstermektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Evrensel tasarım ilkeleri ve rehberleri (The Center for Universal Design, 1998)

İLKELER	İçerik
1-Eşit Kullanım	Kentsel mekânların tasarımları tüm kullanıcılar için kullanımı aynı değerde ve aynı çekicilikte olmalı, mümkün olmadığı zaman eşdeğer kullanım olmalıdır.
	Bütün kullanıcılar için ayrımcılıktan kaçınılmalıdır.
	Güvenlikle ilgili kurallar tüm kullanıcılar için elde edilebilir eşitlikte olmalıdır.
2-Kullanımda Esneklik	Tasarımda kullanıcılar için farklı kullanım biçimleri olanağı sağlanmalıdır.
	Tasarım, farklı bireysel tercih ve yetkinlikleri kapsamalıdır.
	Tasarımın doğru ve dikkatli bir şekilde kullanımını sağlayacak tedbirlerin alınması sağlanmalıdır.
3-Basit ve Sezgisel Kullanım	Tasarım tüm kullanıcı grupları için anlaşılabilir olmalıdır.
	Çeşitli okuma yazma düzeyi ve dil becerilerine sahip tüm kullanıcıları kapsamalıdır.
	Tasarımda kullanıcı beklentileri ve sezgileri dikkate alınmalıdır.
	Gereksiz karmaşıklıktan kaçınılmalıdır.
4-Algılanabilir Bilgilendirme	Gerekli bilgiyi sunmak için farklı ortamlar (resimli, kabartmalı) kullanılmalıdır.
	Önemli bilginin okunabilirliğini en üst seviyeye çıkarılmalıdır.
	Algılama sınırlamaları olanların kullandığı araç ve tekniklerle rekabet edebilecek çözümler geliştirilmelidir.
	Kullanım öğeleri tanımlanabilecek şekilde birbirinden ayrılmış olmalıdır.
5-Tasarımda Hata Payı	Kent içerisinde en çok kullanılan elemanlar en erişilebilir, tehlikeli elemanlar çıkarılmış, izole edilmiş ya da korumaya alınmış olmalıdır.
	Tehlikeler ve hatalara karşı uyarılar sağlanmalıdır.
	Hatalara olanak tanımayan özellikler sağlanmalıdır.
	Dikkat isteyen işlerdeki hareketleri sınırlayıcı yaklaşımlar geliştirilmelidir.
6-Düşük Fiziksel Çaba	Uzun süreli fiziksel güç kullanımı en aza indirgenmelidir.
	Tasarım, kullanıcıların doğal vücut yapılarıyla kullanımına imkân vermelidir.
	Kentsel tasarım tekrar eden hareketleri mümkün olduğu kadar azaltmalıdır.
7- Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Mekân Sağlanması	Oturan veya ayakta duran tüm kullanıcılarının rahatlıkla tüm kullanım öğelerini görebilmeleri ve tüm elemanlara rahat uzanabilmeleri sağlanmalıdır.
	Kişisel yardım veya yardımcı araçların (oturma, bekleme, asansör, merdiven vb.) kullanımına imkân sağlanması için gerekli alan sağlanmalıdır.
	Yaya yolları, taşıt yolları ve çevresinde, durak ve istasyonlarda, kaldırımlarda, merdiven ve rampalarda, otoparklarda, kentsel donatılarda ve diğer kullanımlarda engelliler ve diğer yayalar için yeterli genişlik sağlanmalıdır.
	Bina girişleri, kapılar tüm kullanıcıların ihtiyacına cevap verecek ölçüde olmalıdır.

Evrensel tasarım ilkelerine, 2000 yılı itibariyle gelişip değişmekte olan dünya koşullarının etkisiyle ortaya çıkan yeni kullanıcı gereksinimleri sebebiyle, uzmanlar tarafından yeni ilkeler eklenmiştir. 2000 yılında Manley tarafından sekizinci ilke olarak evrensel tasarıma eklenen bireyin çevreden hoşnutluğu ilkesi, kişilerin yaşadığı çevreden memnun olması ve güçlü ilişkiler kurmasını hedeflemektedir. Çevresi ile ilişki kurabilen kişiler bulunduğu çevreyi sahiplenir ve oraya özgü değerleri tanımlar. Böylece, bu değerler

korunarak güvenli ve yaşanabilir çevreler oluşturulur. Evrensel tasarım ilkelerine yeni bir ilke olarak eklenen işlevsel ve estetik uyum ilkesinde, yaşanan çevre ve bu çevrede kullanılan ürünlerin çağa uyum sağlaması gerekliliği ile işlevsel ve estetik olmasının önemini vurgulamaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojisindeki gelişmeler ile işlevsel ve estetik ürünlerin ortaya çıkması kolaylaşmıştır. Eklenen başka bir ilke olan sosyal uyum ve katılım ilkesinde ise bireylerin yaşadıkları kente ilişkin kararlar alınırken ve uygulama aşamasında katılımlarının önemine dikkat çekmektedir. Kamusal mekânlardaki tasarımlarda herkesin yararlanabileceği şekilde hizmetlerin sunulmasıyla sosyal katılım gerçekleştirilmektedir (Evcil, 2014). Dolap (2016)'ya göre, dâhil edilen diğer bir ilke olan dayanıklılık ve ekonomi ilkesi, “dayanıklı, uygun maliyetli, ekstra maliyete ihtiyaç duymadan tüm bireyler tarafından kullanılabilir, bakımı kolay tasarımların yapılmasını önermektedir, evrensel tasarımı daha ekonomik yapan en temel özelliği farklı kullanıcılara hitap etmesidir.” Son olarak evrensel tasarım ilkelerine eklenen insan sağlığı ve doğal çevre ilkesi ise, “sürdürülebilirliğe dikkat çekerek sağlıklı yaşama teşvik eden tasarımların yapılması gerekliliğini vurgulamakta, doğal kaynakların korunması ve sosyal eşitliğin sağlanması hedeflenmektedir” (Meşur ve Tekin, 2018).

BM Engelli Haklarına İlişkin Sözleşme Sekreterliği'nin (2019) yaptığı araştırmalar, “kentsel altyapıların, tesislerin ve hizmetlerin, planlama ve tasarımlarının ilk aşamalarından itibaren kapsayıcı evrensel tasarım ilkelerine göre tasarlanması halinde, daha az maliyetle erişilebilirliğin sağlandığını ortaya koymaktadır” (Aktel ve Erten, 2020). Bu noktada ortopedik engellilerin fiziksel mekâna erişebilirliği açısından engelli dostu kent kavramı önem kazanmaktadır.

1.6. Engelli Dostu Kent

BM Ekonomik ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı tarafından yapılan çalışmanın sonuçlarına göre 2050 yılında dünyada 6,25 milyar kişinin kentlerde yaşayacağı öngörülmektedir. Bu nüfusun yaklaşık % 15'inin ise engellilerden oluşacağı tahmin edilmektedir (BM Ekonomik ve Sosyal İşler Departmanı, 2016). Engellilerin sayısının az olmadığı, bireylerin bazı dönemlerde bu statüye girebildiği düşünüldüğünde, engelsiz veya erişilebilir kent uygulamalarının herkes için yapılması, engellilerin yaşadığı problemlere ilişkin de çözüm önerileri sunması gerekmektedir.

Odabaş Uslu ve Güneş (2017)'e göre engelsiz kent; “herkes için, bağımsız olarak erişilebilir, güvenli ve konforlu olarak kullanılabilir mekânlara, servis ve hizmetlere sahip kenttir” (Odabaş Uslu ve Güneş, 2017). Başka bir açıdan engelsiz kent ise “kentte yaşayanların ve kente ziyaret için gelenlerin kent haklarını özgürce kullanabildikleri mekândır.” (Aktel ve Erten, 2020). Aktel ve Erten (2020), bu tanımlardan yola çıkarak engelsiz kent kavramını iki açıdan tanımlamaktadır: “İlki bir hak olarak erişebilirliğin kullanılması, ikincisi ise kentsel mekânın, yapılı çevrenin, kaynakların ve hizmetlerin erişilebilir olmasıdır” (Aktel ve Erten, 2020). Bu bağlamda kentsel mekânda engelli bireylerin erişebilirliğini kısıtlayan etmenler dört temel başlık altında toplanabilmektedir (Gleeson, 1999):

- Engelli bireylerin kullanımına yönelik olmayan kamu ve özel ulaşım hizmetleri,
- Cadde ve sokaklarda engellilerin hareketliliğini kısıtlayan fiziksel veya tasarıma ilişkin sorunlar,
- Engellilerin girişini ve kullanımını kısıtlayan bina mimarisi,
- Standart kullanıcılara göre tasarlanmış uyarı ve bilgilendirme işaret, levha ve araçları.

Engelli bireylerin toplumsal hayata bağımsız bir şekilde aktif katılabilmeleri, bu kısıtların giderilmesine bağlıdır. Bu noktada yerel yönetimlerin engellilerin demografik, sosyolojik, ekonomik yapılarını dikkate alan planlama ve tasarım uygulamaları yapmaları gerekmektedir. Bunun için engelli dostu kent temel kavramları olan yaşam ve konut koşulları, çalışma koşulları, eğitim, sağlık, yaşam kalitesi ve erişilebilirlik konusundaki kriterler yol gösterebilir (Tablo 2).

Tablo 2. Engelli dostu kent temel kavramları ve kriterleri (Özmete, 2020)

Temel Kavramlar	Engelli Dostu Kent Kriterleri
Yaşam ve Konut Koşulları	<ul style="list-style-type: none"> • Uygun fiyatlarda ev sahibi olabilmek veya kiralayabilmek • Erişilebilir, konforlu evler yapmak • Evdeki tamir ihtiyacının karşılanabilmesi için hizmet sunulması • Erişilebilirlik bakımından giriş katta uygun ev bulabilme • Evin ulaşım maliyetinin uygun olacak konumda bulunması • Vergi, su vb. ödemeler için destek sağlanması • Engelli evsizlerin sayısının bilinmesi
Çalışma Koşulları	<ul style="list-style-type: none"> • Engellilerin istihdam oranı • Engellilerin ortalama gelir seviyeleri • İş destek ve kariyer merkezlerinin sayısı • Korumalı işyerlerinin sayısı
Eğitim	<ul style="list-style-type: none"> • Tüm engel gruplarına uygun okulların olması • Rehabilitasyon merkezlerinin sayısı • Engellilerin okullaşma ve mezuniyet oranları • Engellilerin eğitimini desteklemek için burs ve destek olanakları
Sağlık	<ul style="list-style-type: none"> • Kişi başına düşen doktor ve sağlık personeli • Hastane ve klinik sayısı • Fizyoterapist sayısı • Engellilerin sigortalılık oranları • Doktor ve evde sağlık bakımı maliyetlerinin uygunluğu • Sağlık hizmetlerinin ve hastane binalarının erişilebilirliği
Yaşam Kalitesi	<ul style="list-style-type: none"> • Erişilebilir, halka açık dinlenme alanları ve parklar • Spor tesisleri ve diğer toplumsal katılım olanakları • Erişilebilir kütüphane • Gündüz bakım ve destek hizmetleri • Okul, sağlık ocağı vb. hizmetlerin niteliği ve yakınlığı • Hava kirliliği • Kentteki suç oranları • Sosyal hayata, kent planlama ve yönetime katılımın sağlanması
Erişilebilirlik	<ul style="list-style-type: none"> • Kaldırımların, rampaların niteliği ile yeterli miktarda ve standartlara uygun olması • Yaya geçitleri ve sinyallerin, aydınlatmaların yeterlilik ve eşit kullanım sağlanması • Yaya yollarının sürekliliği ve standartlara uygunluğu • Bina girişleri ve merdivenlerin standartlara uygunluğu • Engelli otoparklarının bina girişlerine ve kentsel hizmetlere yakınlığı • Toplu taşıma ve duraklarının farklı engel türleri tarafından kullanılabilirliği • Güvenli taşıt yaya ulaşım bağlantısının sağlanması • Tüm engel gruplarına yönelik işaret ve seslendirmelerin bulunması • Uygun metro durakları • Otobüs ve dolmuşlarda uygun rampaların ve alanların olması • Engelli araç park yerinin uygun konumlanması ve yeterli olması • İletişim ve bilgiye erişim için teknolojik hizmetlerin farklı engel türlerine uygun olarak sunulması • İnternet üzerinden bilgi sağlayıcıları da dâhil olmak üzere kitle iletişim araçlarını teşvik ederek hizmetlerin engelliler tarafından erişilebilir hale getirilmesi

Gün geçtikçe engelli sayısının arttığı düşünüldüğünde, engelli dostu kent kriterlerinin tümüne rahatça ulaşabilmek için uygulamanın kaçınılmaz olduğu erişilebilirlik konusunun

önemi artmaktadır. Bu bağlamda erişebilirliğe yönelik uluslararası ve ulusal düzenlemelerin irdelenmesi gerekmektedir.

1.7. Erişebilirliğe İlişkin Uluslararası ve Ulusal Çalışmalar

1.7.1. Erişebilirliğe İlişkin Uluslararası Örgütlerce Yapılan Çalışmalar

BM Genel Kurulu'nun 1965 yılında kabul edilen Her Türlü Irk Ayrımcılığının Ortadan Kaldırılması Sözleşmesi'nde, kamusal bilgiye erişimi sağlama ve kolaylaştırma amacındaki devlet sorumluluğunu, kamuya açık fiziksel mekân ve hizmetlere eşit ulaşım hakkını tanımlar nitelikte kullanmıştır. 1966 yılı Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Sözleşmesi'nde (ESKHS) ise erişebilirlik bazen bir hakkın unsuru, bazen yerine getirilmesinin aracı, “herkesin ulaşılabilir en yüksek fiziksel ve ruhsal sağlık standartına sahip olma hakkı” olarak tanımlanmıştır (Gezgin, 2014). ESKHK'nin “engelliler” konulu düzenlemesi, haklara eşitlik ve ayrımcılık yasağıyla ilişkili olarak erişim kavramını ele almış; engellilerin kamu hizmetlerine, sosyal ve kültürel hayata eşit şekilde erişimlerinin sağlanması için devletlerin almaları gereken tedbirler sıralanmıştır (URL-1, 2019).

Erişilebilirliği en geniş anlamıyla kavramlaştıran ve düzenleyen ilk sözleşme BM Engelli Haklarına İlişkin Sözleşme'dir. 2006 yılı sözleşmedeki erişebilirliğe ilişkin özel hükümde devletlerin, engellilerin kamusal alanda tüm hizmetlerden yararlanabilmeleri için alacakları tedbirler sıralanmış, engellilerin bilgiye, bina ve kurumlara kolay erişiminin sağlanması ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Ayrıca sözleşmede “adalete erişim” hükmünde devletler, engellilerin adalet sisteminde korunmaları ve katılımlarını; “düşünce ve ifade özgürlüğü ile bilgiye erişim” hükmünde engellilerin düşünce ve ifade özgürlüklerini kullanabilecekleri tüm iletişim kanallarının açılmasını sağlamakla yükümlü tutulmuştur. Kaliteli ve ücretsiz ilk ve orta öğretime eşit erişim, eğitim hakkının; ulaşılabilir en yüksek sağlık standardından yararlanma ise sağlık hakkının bir unsuru olarak ifade edilmiştir (Çağlar, 2012). BM Engelli Haklarına İlişkin Sözleşme Sekreterliği (2019), “yeterli konut hakkı, yapılı çevre, kamusal alanlar, ulaşım, hizmetler, bilgi ve iletişim teknolojileri konularında herkes için erişilebilirliğin sağlanmadığı ve engellilerin de dâhil olduğu herkesin ihtiyaç ve haklarına cevap vermeyen bir kent gündeminin düşünülemez olduğundan bahsetmiştir” (BM Engelli Haklarına İlişkin Sözleşme Sekreterliği, 2019).

BM 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin 3. hedefi “insanların sağlıklı yaşamalarını ve herkesin her yaşta refahını sağlamak” amacını içermektedir. 10. hedef ise “ülkelerin içinde ve arasında bulunan eşitsizlikleri azaltmak” amacını taşımaktadır. 10. hedefin 2. maddesinde “2030’a kadar yaş, cinsiyet, engel, ırk, etnik köken, soy, din, ekonomik veya başka bir durumuna bakılmaksızın herkesin sosyal, ekonomik ve politik içermesinin sağlanması ve desteklenmesi” yer almaktadır. 10. hedefin 3. maddesinde ise “ayrımcılığa yol açan yasaların, politikaların ve uygulamaların bitirilmesi ve bu bağlamda uygun yasaların, politikaların ve eylemlerin yaygınlaştırılması yollarını da içerecek şekilde fırsat eşitliğinin temin edilmesi ve sonuçların eşitsizliğinin azaltılması” konuları yer almaktadır. 10. hedefin 4. maddesi ise “özellikle mali, maaş ve sosyal korunma politikaları olmak üzere politikaların benimsenmesi ve zaman içerisinde daha fazla eşitliğin sağlanması” konularını içermektedir. 11. hedef, “şehirleri ve yerleşim yerlerini kapsayıcı, güvenli, güçlü ve sürdürülebilir hale getirmek” olmuştur. Bu hedefte, 2030’a kadar herkesin satın alınabilir konut ve temel hizmetlere erişiminin sağlanması, dezavantajlı grupların ihtiyaçlarını dikkate alarak, toplu taşımanın genişletilmesiyle herkes için güvenli, satın alınabilir, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri ile yeşil ve herkese açık alanlara evrensel erişimin sağlanması amaçlanmıştır. Ayrıca katılımcı, bütünlük ve sürdürülebilir yerleşim yerlerinin planlanması ve yönetimi için kapasitesinin geliştirilmesi ile kapsayıcı ve sürdürülebilir kentleşmenin sağlanması amaçlanmıştır (URL-15, 2020). Ayrıca bu hedefler ortopedik engelliler özelinde düşünüldüğünde, sosyal, kültürel, ekonomik vb. tüm alanlara diğer bireylerle eşit biçimde sosyal ve mekânsal olarak aktif katılımının sağlanması amaçlanmıştır.

1993’te AB Komisyonu Erişilebilir Ulaşım Hakkında Topluluk Eylem Planı’nı kabul etmiştir. Bu plan, hareket kısıtlılığı olan engellilerin ulaşım kaynaklarını kullanabilme olanaklarını arttırmak amacıyla olup buna yönelik araştırma projeleri düzenleme, ulaşım araçları ve altyapısı konusunda uygulanabilir teknik standartlar belirleme vb. topluluk önlemlerinden oluşmaktadır (Aysoy, 2004). AB Komisyonu 12 Mayıs 2000 tarihinde “Özürlü Bireyler İçin Engelsiz bir Avrupa’ya Doğru” başlıklı bir tebliğ yayımlamıştır. Bu tebliğde engellilerin sosyal ve ekonomik fırsatlara ulaşımını kısıtlayan engellerinin ortadan kaldırılmasına yönelik kapsamlı ve bütüncül bir stratejiye vurgu yapılmakta, engellilerle ilgili AB politikalarını inceleyerek, engellilerin erişebilirliğini artırmaya yönelik Avrupa genelinde çaba sarf edilmesini öngörmektedir (Kolat, 2010).

Avrupa Konseyi 1992’de Avrupa Kentsel Şartı’nı kabul edilmiştir. Avrupa Kentli Hakları’ nın yirmi başlık altında, şart ilkelerinin ise on üç başlık altında toplandığı bildirge, toplumun her kesimini dolayısıyla engellileri kapsamaktadır. Bu bağlamda Avrupa Kentli Hakları, engellilerin güvenli bir kent, sağlıklı, kaliteli bir mimari ve fiziksel çevrede yaşamalarından başlayarak çalışma, dolaşım, sağlık, spor ve dinlenme, kültür gibi temel haklardan yararlanmalarını ve bu işlevlerin birbirleriyle ilişkili olarak çözümlenmesini hedeflemektedir. Şart ilkeleri de kentli haklarına sahip olunması, yani ideal olarak tanımlanan kent ortamını oluşturabilmek için gerekli koşullara, vurgu yapmaktadır (Pektaş ve Akın, 2010 ve Dikmen, 2011).

Avrupa Kentsel Şartı’nın ulaşım ve dolaşım ilkesinde, özel araçlarla seyahat hacminin azaltılması, dolaşımın, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmesi ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermesi gerekliliğinden bahsedilmiştir. Ayrıca sokağın sosyal bir mekân olarak algılanması ve sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekliliği de yer almaktadır. Kentlerdeki engelliler ve sosyoekonomik bakımdan dezavantajlılar ilkesinde ise, “kentlerin, herkesin her yere erişebilirliğini sağlayabilecek şekilde tasarlanması, engellilere ilişkin politikaların toplumla bütünleştirici olması, engellileri temsil eden derneklerin işbirliği ve dayanışma içinde olması” maddeleri yer almaktadır. Ayrıca “ev ve işyerlerinin engellilere uygun tasarlanması, seyahat, iletişim ve toplu ulaşımın herkes için erişilebilir olması” konuları da yer almaktadır. (Palabıyık, 2004 ve Dikmen, 2011). 2008’de Avrupa Kentsel Şartı-II, “yeni bir kentlilik için manifesto” kabul edilmiştir. Kentlilerin yönetime katılım hakkı ilk belgede de bu belgede de yer edinmiştir. Kentlileri kentin ayrılmaz bir parçasıdır, bu nedenle toplumun geleceğini etkileyecek tüm önemli projede halka danışma gereği getirilmiştir. Yerel yönetimler kentlilerin katılımını arttırmaya yönelik her türlü aracı (halk meclisi, referandumlar, e-demokrasi vb.) geliştirmekle yükümlü kılınmıştır (Pektaş ve Akın, 2010). Engellilerin katılım hakkıyla birlikte talepleri ve şikâyetleri tespit edilmekte ve böylelikle onlar için detay konular ele alınarak kentsel mekânlara engelsiz erişimleri sağlanabilmektedir.

1.7.2. Erişebilirliğe İlişkin Ulusal Düzenlemeler

Türkiye’nin 2009’da sözleşmeye taraf olduğu EHİS, Anayasa metniyle aynı düzeydedir (Kaplan, 2015). Dolayısıyla bu sözleşme, erişebilirlik alanındaki tüm çalışmaların dayanağı niteliğindedir. Fiziksel çevrenin engelliler için erişilebilir hale

getirilmesi, engellilerin başkalarına bağımlı olmadan istihdam edilmeleri, sosyal, sağlık, kültürel ve sportif faaliyetlerden faydalanabilmeleri amacıyla Türkiye’de 1997 yılından itibaren engellilere yönelik birçok yasal düzenleme yapılmış olup Tablo 3’te ele alınmıştır.

Tablo 3. Türkiye’de engellilerin erişebilirliğine yönelik yasal düzenlemeler (Engelliler Hakkında Kanunu, 2005; Milletlerarası Sözleşme, 2008; Anonim, 2011 ve Tiyek vd., 2016)

Yıl	Mevzuat	İçerik
1997	572 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname	Engellilerin erişebilirliğine ilişkin ilk yasal düzenlemedir.
1997	3194 Sayılı İmar Kanunu	Bu kanunla “fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda TSE’nin standartlarına uyulması zorunludur” maddesi getirilmiştir.
1999	Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği	“Çalışma, sosyal ve kültürel altyapı alanlarında yapılacak tüm yapı, tesis ve açık alan düzenlemelerinin, engellilerin de ulaşımını ve kullanımını sağlayacak şekilde TSE standartlarına uygun olarak yapılması zorunludur” maddesi getirilmiştir.
2004	Toplu Taşıma Araçları Tip Onay Yönetmeliği	“Hareket Engelli Yolcuların Araç Giriş-Çıkışlarını Kolaylaştıran Teknik Donanımla İlgili Şartlar” a uyarak araç tip onayı alma zorunluluğu getirilmiştir.
2005	5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun	<ul style="list-style-type: none"> • Kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar, tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde engellilerin erişebilirliğine uygun hale getirilme zorunluluğu getirilmiştir. • Yerel yönetimler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde engelliler için erişilebilir duruma getirmesi zorunluluğu getirilmiştir.
2006	2006/18 Sayılı Başbakanlık Genelgesi	2005’te başlayan kısa, orta ve uzun vadeli yerel yönetimlerin belirleyeceği eylem planları, “özellikle belediyelerin satın alacakları/kiralayacakları veya denetimlerinde olan toplu taşıma araçlarının TSE’nin ilgili standartlarına uygun halde engellilerin erişebilirliğine uygunluğunun sağlanması zorunlu kılınmıştır.”
2011	Şehir İçi Toplu Ulaşım Hizmetinde Yer Alan Otobüsler İle İlgili İçişleri Bakanlığı Genelgesi	“Belediyelerin işletimi ve denetimi altındaki sınıf 1 ve 2 otobüslerin teknik şartlara uygun hale getirilmesi, şehir içi otobüs durak yerlerinin ulaşılabilir güzergâhta seçilmesi, otobüse biniş ve inişler için gerekli fiziksel koşulların sağlanması ve toplu taşımaya ait bilgilendirme için gerekli sesli ve görsel donanımların eklenmesi; diğer yandan engelliler için ayrı otobüs, ayrı güzergâh belirlenmesi gibi ayrımcılığa neden olacak uygulamalardan kaçınılması gerekliliği getirilmiştir.”
2012	6353 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun	<ul style="list-style-type: none"> • 5378 sayılı kanunun geçici 2. ve 3. maddelerinde yer alan 7 yıllık sürenin 8 yıl olarak değiştirilmesi maddesi getirilmiştir. • Erişilebilirlik standartlarının uygulanmasının izlenmesi ve denetiminin her ilde Aile ve Sosyal Politikalar, İçişleri, Çevre ve Şehircilik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıkları ile engelliler ile ilgili konfederasyonların temsilcilerinden oluşan komisyon tarafından yapılması ve denetim sonucunda eksikleri tamamlaması için 8 yıllık sürenin bitiminden itibaren iki yılı geçmemek üzere ek süre verilebilmesi maddesi getirilmiştir.
2013	Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği	Umuma açık hizmet veren her türlü yapılar, açık alanlar ile toplu taşıma araçlarında erişilebilirliğin izleme ve denetimini yapacak olan komisyonların teşkili, çalışma usul ve esasları, kanun ile belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesi için ek süre verilmesine, idari para cezalarının uygulanmasına, genel bütçeye gelir kaydedilen idari para cezası tutarlarının kullanılmasına ilişkin hususların belirlenmesi gerekliliği getirilmiştir.

Erişebilirlik, özellikle ortopedik engellilerin karşılaştığı en önemli sorunlardan biridir. Erişebilirliğin sağlanamadığı durumda, diğer problemler de artmaktadır. Bu sebeple özellikle BM konu üzerinde önemle durmaktadır. Kavramsal açıdan erişebilirliğin iki yönü bulunmaktadır. İlki engellilerin sanal mekâna, yani bilgi iletişim teknolojilerine diğer bireyler gibi erişebilmeleri ve bunları kullanabilmeleridir. İkincisi ise fiziksel mekâna erişebilmeleri ve kullanabilmeleri ile ilgilidir. Bu aynı zamanda engellilerin topluma katılımının da önemli bir koşuludur (Aktel ve Erten, 2020).

1.8. Ortopedik Engellilerin Kentsel Hizmetlere Erişimi

Kentsel yaşam kalitesi, insan haklarının kentsel mekâna yansımaları olarak tanımlanmaktadır (Tekeli, 2010). İnsan haklarının kentsel mekândaki karşılığı kentli haklarıdır. Yakın İnan ve Özdemir Sönmez (2019)'e göre, “kentli hakları, kentsel hizmetlerde kalite ve etkinliğin artırılmasını, kentlerde ekonomik, sosyal ve kültürel imkânların oluşturulmasını, topluluk bilincinin geliştirilmesini ve yerel yönetime katılımı içermektedir.” “Kentsel yaşamdaki kalitenin mekâna ve insana yansımada kentsel hizmetlerin önemli bir yeri vardır. Kentsel hizmetler, kentlerdeki yaşam alanlarını düzenlemekte ve kentlilerin toplumsal ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Bu sebeple, kentsel hizmetler kentsel yaşam kalitesinin genel bir belirleyicisidir. Kentsel hizmet kavramı, kamu hizmeti kavramının mekânsal açıdan ele alınması sonucunda ortaya çıkmaktadır” (Yakın İnan ve Özdemir Sönmez, 2019).

Kavruk (2002), “kentsel hizmetleri kenti belirli bir mekân olarak kabul ederek, bu mekânda kurulu yerel yönetim birimlerinin sunduğu yerel hizmetler olarak ifade etmektedir” (Kavruk, 2002). Ancak Türkiye’de merkezi idarelerin sorumluluğunda olan kentsel hizmetler de vardır. Kentte yaşayan insanların kentsel hizmetlerden sağlıklı, düzenli ve adil şekilde faydalanması ve hizmetlere erişebilmesi; tüm kentliler için bir hak, yerel yönetimler için ise bir ödevdir. Kentli hakkı ve kentsel hizmetlere erişebilirliğin yanı sıra kentlilerin, kentsel hizmetlere yönelik bireysel değerlendirmeleri ve memnuniyet düzeyleri de kentsel yaşam kalitesinin belirleyicisidir (Hahn, 1986 ve Yakın İnan ve Özdemir Sönmez, 2019).

Günümüzde kent merkezleri kente hizmet eden ihtisaslaşmış işlevleri ile en yüksek erişebilirliğe sahip alan olarak tanımlanmaktadır (Akçura, 1970). Başta ticaret olmak üzere kent merkezlerinde mesleki, kişisel ve kurumsal hizmetler, depolama ve iş alanları gibi pek

çok faaliyet bulunmaktadır. Dolayısıyla kent merkezi, merkezdeki konut dışı aktivitelerin yoğunlaştığı alan anlamında MİA olarak tanımlanabilmektedir (Sepetçi, 2007).

Hukuksal bağlamda, Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği'nin 19. maddesi, 1. fıkrası, (a) bendine göre; MİA: "Nazım İmar planlarında yönetim, turizm, sosyal, kültürel ve ticari amaçlı yapılar için ayrılmış kentin merkezinde kalan bölgedir. Bu bölgede yönetimle ilgili idari tesis alanları, iş hanı, çarşı, çok katlı mağaza, banka gibi ticaret ve finans tesis alanları, turizm tesis alanları, sosyal kültürel tesis alanları, ibadet yerleri, park ve benzeri yeşil alanlar, spor alanları kamuya ve özel sektöre ait eğitim ve sağlık tesisleri alanları, kamuya ve özel sektöre ait teknik altyapı tesis alanları ile bu alanlara hizmet verecek benzeri alanlar ayrılır" şeklinde tanımlanmıştır. Yönetmelikte yer alan bu tanım, MİA'nın üstlenmiş olduğu işlevleri yansıtmakta ve buranın kentteki tüm bireylerin toplandığı, birçok kentsel hizmetlerin bir arada olduğu alan olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda ortopedik engellilerin MİA'yı yoğun olarak kullandığı düşünüldüğünde, diğer bireyler gibi topluma tam ve etkin katılımları ve kentsel hizmetlere rahat erişimleri için, onlara yönelik ek kentsel hizmetlerin düzenlenmesi ve erişilebilirliğinin sağlanması önem göstermektedir. Bu bağlamda ortopedik engellilere yönelik ek kentsel hizmetler Tablo 4'te yer almaktadır.

Tablo 4. Merkezi iş alanı işlevleri (URL-7, 2020)

MİA İşlevleri	Kentsel Hizmetler	Ortopedik Engellilere Yönelik Ek Hizmetler
Ticaret Alanı	Perakende Ticaret, Lokanta, Restoran, Kafe, Berber, Optikçi, Düğün Salonu, Banka, Atm	
Turizm Alanı	Otel Alanı, Apart Otel Alanı, Pansiyon Alanı, Günübürlük Tesis Alanı	Ortopedik Engellilere Uygun Konaklama Tesisleri
Eğitim Alanı	Anaokulu Alanı, İlkokul Alanı, Ortaokul Alanı, Lise Alanı, Özel Eğitim Alanı, Mesleki ve Teknik Öğretim Tesisi Alanı, Yükseköğretim Tesisi Alan	Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi, Özel Eğitim İlk ve Ortaokulları, Özel Eğitim Mesleki Eğitim Merkezleri
Sağlık Alanı	Hastane, Aile Sağlığı Merkezi, Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi, Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Merkezi	Rehabilitasyon ve Aile Danışma Merkezi
Kamu Hizmet Alanı	Belediye, Valilik, Resmi Kurumlar, Dernek/Vakıf	Ortopedik Engellilere Yönelik Dernekler ve Vakıflar
Kültürel Tesis Alanı	Kütüphane, Halk Eğitim Merkezi, Kültür Merkezi, Tiyatro, Sinema, Müze, Kongre Salonu	
Sosyal Tesis Alanı	Kreş, Çocuk Yuvası, Yaşlı ve Engelli Bakımevi, Açık ve Kapalı Spor Tesis Alanları, Yurt Alanı	Engelli Bakım Evi, Engelli Danışma Merkezi
İbadet Alanı	Cami, Mescit	
Açık ve Yeşil Alanlar	Park, Çocuk Bahçesi ve Oyun Alanı	Engelsiz Park
Ulaşım	Terminal, Havaalanı, Genel Otopark Alanı	Engelli Araç Tamir Atölyesi, Engelli Otoparkı, Engelli Aracı Şarj İstasyonu

1.8.1. Ortopedik Engellilerin Kentsel Hizmetlere Erişimlerini Etkileyen Faktörler

Erişebilirlik, kentte yaşayan bireylerin tamamının, kentin sunduğu hizmetlerin tümüne ulaşabilmesini gerekli kılmaktadır. Bu durum kentleşmenin, kentsel yaşama katılmanın, kente ait kararlara katılabilmenin ve o yere aitlik duyabilmenin vazgeçilmez bileşenidir. Bir kentte herhangi bir bölgede yaşayanların, o kentte bulunan aktivitelere erişimi; bireysel, zamansal ve mekânsal (arazi kullanım ve ulaşım) özellikler ile ölçülebilmektedir (Şenbil, 2016 ve Topuz Kiremitçi, 2017). Bu özellikler aşağıda kısaca tanımlanmıştır:

- Bireysel Özellikler: Servis, faaliyet veya aktivitelerden faydalanabilmenin kişisel özellikleri ile ilgilidir. Kişinin ihtiyaçları (yaşa, gelire, eğitim düzeyine göre değişen), yetenekleri (fiziksel durum, kullanılan ulaşım türleri) ve fırsatlar (kişinin gelir düzeyi, yolculuk bütçesi, eğitim düzeyine göre değişen) ile tanımlanmaktadır (Şenbil, 2016, Topuz Kiremitçi, 2017).

- Zamansal Özellikler: Servis, faaliyet veya aktivitelerden faydalanabilmenin zaman aralıkları ile ilgili olup fırsatların günün farklı saatlerinde kullanılması ve bireylerin aktivitelere katılmak için ayıracağı zaman olarak açıklanır. Zamansal bileşen yolculuk yapan kişi veya yolculuk amacı ile ilgili kısıtları ifade eder. Mesela ev-iş yolculuğu yapan bir kişinin sabah ve akşam zirve saatlerde yolculuk yapma zorunluluğunun bulunması örnek verilebilir (Şenbil, 2016 ve Topuz Kiremitçi, 2017).
- Arazi Kullanımı Özellikleri: Erişilen servis, faaliyet veya aktivitelerin mekândaki dağılımı ve yoğunluğu ile ilgilidir. Her varış noktasındaki olanakların miktar ve kalitesi, kentteki işlevsel çeşitlilik, başlangıç noktalarında bu fırsatlara olan talep, fırsatlar için arz ve talebin karşılaştırılması, kapasite kısıtları (toplu taşıma, durak, asansör sayısı vb.) ile ifade edilmektedir (Şenbil, 2016, Topuz Kiremitçi, 2017).
- Ulaşım Sistemi Özellikleri: Erişimin kalitesiyle ilgilidir. Yolculuk süresi (bekleme, park etme, araç içi yolculuk süreleri), yolculuk maliyeti (sabit ve değişken maliyetler), çeşitli hizmet özellikleri (güvenilirlik, konfor vb.) ile ifade edilir (Şenbil, 2016 ve Topuz Kiremitçi, 2017).

Tüm bireyler gibi ortopedik engelliler de; demografik, sosyolojik, ekonomik ve arazi kullanım kararları değişkenlerine göre heterojen yapıda olup bu özellikleriyle, mekân kullanımları ve kentsel hizmetlere erişimleri gibi birçok durumda farklılık göstermektedir.

- Demografik Faktörler

Ortopedik engellilerin demografik yapıları; kent nüfusunun mekânsal dağılımı, ekonomik yapısı, yaş piramidi, toplam nüfus içindeki çalışan sayısı ve sosyal yapılarına göre gruplanabilmektedir (Göçer, 1984 ve Ulu, 2003).

2010 yılı küresel nüfus tahminlerine göre, dünya nüfusunun yaklaşık % 15'ini oluşturan bir milyardan fazla insan engellidir. Türkiye'de ise 2002 yılı Türkiye Özürlüler Araştırması sonuçlarına göre engelli nüfusun toplam nüfus içindeki oranı % 12,29 olup yaklaşık sekiz buçuk milyon kişinin engelli olduğu bilinmektedir (Şen, 2018). Günümüzde engelli nüfusa ilişkin ülkemizde çok kapsamlı bir araştırma yapılmamış olup veri ihtiyacını gidermek için TC Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı bünyesinde kamu kurum ve kuruluşlarındaki Engelli Sağlık Kurulu Raporlarını esas alan "Ulusal Engelli Veri Sistemi" oluşturulmuştur. 2020 yılı Ulusal Engelli Veri Sistemi'nde kayıtlı ve hayatta olan engelli sayısı; 1.410.851'i erkek, 1.095.000'i kadın olmak üzere 2.505.851'dir (Tablo 5). Ağır engeli olan kişi sayısı 755.446'dır. Aynı sistemde kayıtlı engellilerin 2020 yılı engel

gruplarına bakıldığında ilk sırada gelen süreğen hastalıkları olan bireylerin oranıdır (Tablo 6). Ortopedik engelli bireylerin engelliler içerisindeki oranı ise % 13,61'dir (URL-2, 2020 ve URL-10, 2021).

Tablo 5. 2020 yılı Ulusal Engelli Veri Sistemi'nde kayıtlı hayatta olan engellilerin yaş grubu ve cinsiyete göre dağılımları (URL-2, 2020)

Yaş Grupları	Erkek	Kadın	Toplam *
0-4	18.843	13.692	32.535
5-9	57.866	35.622	93.488
10-14	73.724	48.306	122.030
15-19	80.793	55.066	135.859
20-24	86.501	58.635	141.136
25-29	82.428	50.419	132.847
30-34	86.772	54.256	141.028
35-39	105.076	69.931	175.007
40-44	120.292	79.347	199.639
45-49	135.016	84.971	219.987
50-54	118.942	76.207	195.149
55-59	110.717	80.580	191.297
60-64	96.322	71.954	168.276
65-69	73.224	61.749	134.973
70-74	55.103	57.248	112.351
75-79	42.110	53.705	95.815
80-84	31.021	55.697	86.718
85+	36.101	87.615	123.716

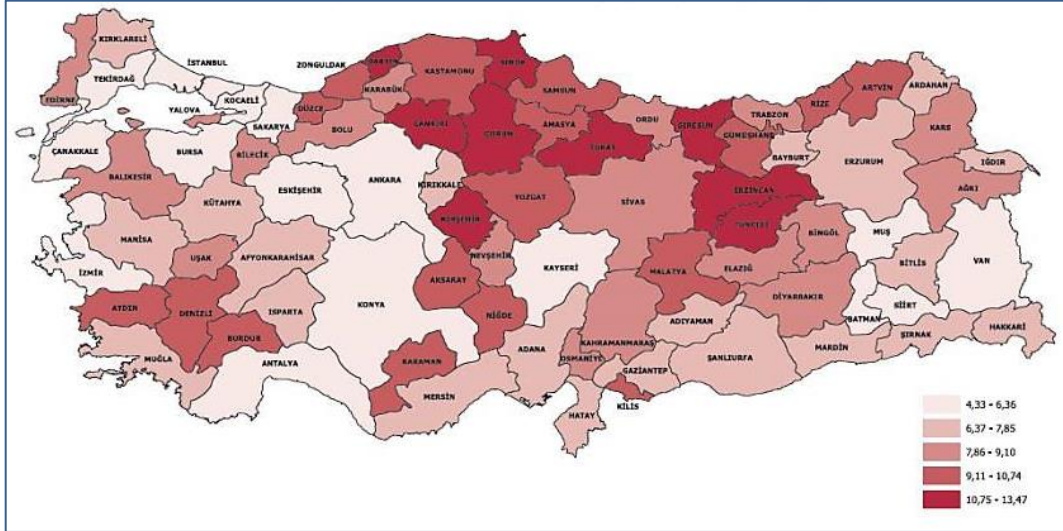
*Engelli Sağlık Kurulu Raporu almak için yetkili hastanelere başvurmamış ve hizmet almak için devletle temasa geçmemiş bireyleri kapsamamaktadır.

Tablo 6. 2020 yılı Ulusal Engelli Veri Sistemi'nde kayıtlı ve hayatta olan engellilerin engel gruplarına göre dağılımları (URL-2, 2020)

Engel Grubu	Kişi Sayısı *	(%)
Görme	278.585	9,86
İşitme	229.544	8,12
Dil ve Konuşma	40.966	1,45
Ortopedik	384.578	13,61
Zihinsel	489.166	17,31
Ruhsal ve Duygusal	215.209	7,62
Süreğen Hastalık	1.121.335	39,68
Diğer	66.678	2,36

*Engelli Sağlık Kurulu Raporu almak için yetkili hastanelere başvurmamış ve hizmet almak için devletle temasa geçmemiş bireyleri kapsamamaktadır.

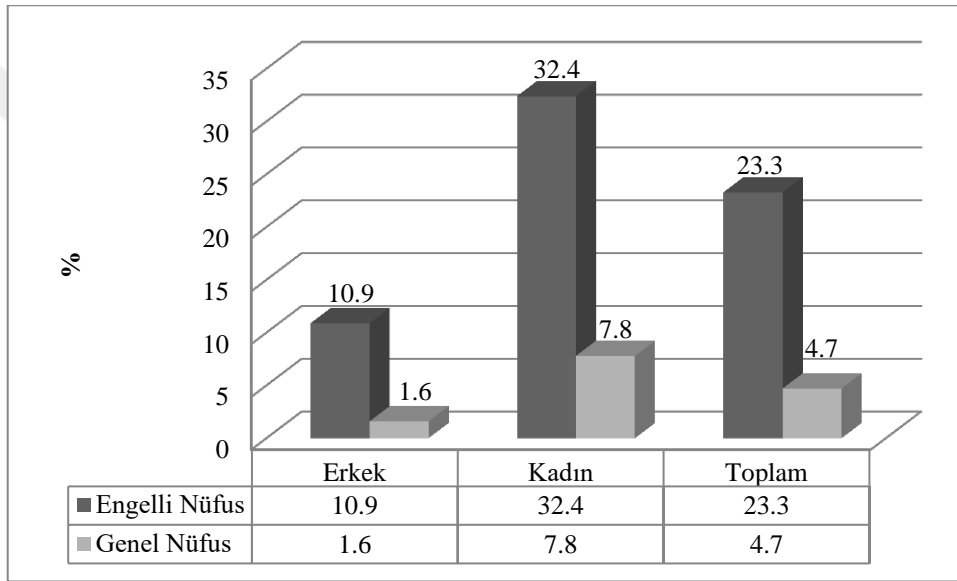
Tablo 5'e göre, ülkemizde en fazla engelli nüfusu 45-49 yaş gurubunda olup en az 0-4 yaş gurubundadır. Bu durum bireylerin doğuştan değil de, genellikle daha sonradan engelli olduğunu göstermektedir. 70-74 yaş grubundan itibaren kadınların engellilik oranı erkeklerden fazladır, 70 altı yaş gruplarının tümünde ise erkeklerin oranı yüksektir. Ülkemizde engellilere yönelik araştırmalar arasında bulunan en güncel ve kapsamlı çalışma 2011 yılında Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yapılan Nüfus ve Konut Araştırması'dır. 2011 Nüfus ve Konut Araştırması verilerine göre Türkiye'de en az bir engeli olan (3 ve daha yukarı yaş) nüfusun toplam nüfus içerisindeki oranı % 6,9'dur (4.876.000 kişi). Erkeklerde % 5,9 olan bu oran kadınlarda % 7,9'dur. Araştırma, çoklu engellileri ayrı bir kategoride ele almamıştır (Şekil 4) (TÜİK, 2013).



Şekil 4. Türkiye'de 2011 yılı en az bir engeli olan nüfusun oranı % (3 ve daha yukarı yaş) (TÜİK, 2013)

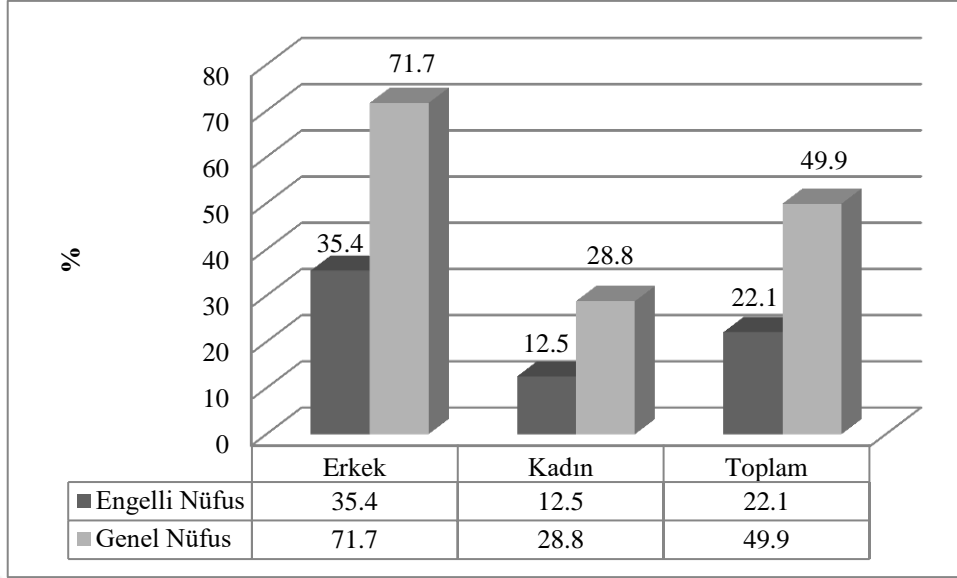
Nüfusun azımsanamayacak kısmını oluşturan engellilerin demografik yapıları, onların kentsel hizmetlere erişimini etkilemektedir. Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün (EYHGM) TÜİK ile birlikte yaptığı 2010 yılı "Engellilerin Sorun ve Beklentileri Araştırması" engelli bireylerin % 89,6'sının refakatçisiz dışarı çıkamadığını, bağımsız hareket edemediğini göstermektedir (T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu, 2011). Bu durum, engelli bireylerin eğitim, çalışma ve sağlık alanındaki hizmetlere erişiminde ciddi sorunlar yaşamasına neden olmaktadır. Aşağıdaki veriler bunu doğrular niteliktedir.

Ülkemizde 2011 Nüfus ve Konut Araştırması verilerine göre okuma yazma bilmeyen engellilerin engelli nüfus içerisindeki oranı % 23,3 olup bu oran, TÜİK (2011) verilerine göre genel nüfusta % 4,7'dir (Şekil 5). 2011 yılı verilerine göre engellilerin % 36,1'inin eğitimi ilköğretim düzeyinde olup TÜİK (2011) verilerine göre genel nüfusta bu oran % 22,8'dir. Engellilerin yükseköğretimi tamamlama oranı 2011 yılı verilerine göre Türkiye'de % 2,6'dır, TÜİK (2011) verilerine göre genel nüfusta ise % 8, 2'dir (TÜİK, 2013). Bu bağlamda engellilerin eğitim düzeylerinin düşük olduğu görülmekte ve günümüzde de artırılması için çalışmalar yapılması önem arz etmektedir.



Şekil 5. Okuma yazma bilmeyen engelli ve genel nüfusun oranı (%)-2011 (TÜİK, 2013)

2011 Nüfus ve Konut Araştırması verilerine göre engellilerde işgücüne katılma oranı % 22,1'dir, TÜİK (2011) verilerine göre genel nüfusta ise bu oran % 49,9'dur (TÜİK, 2013). Engelli nüfusun işgücüne katılım oranı tüm nüfusun katılım oranının yarısı kadar olup engelli erkeklerin işgücüne katılım oranı ise kadınların yaklaşık 3 katı kadardır (Şekil 6). Kamusal hizmetlere erişimde ve hizmetleri kullanımda demografik yapıları nedeniyle bireylerin problem yaşamaması için evrensel tasarım prensiplerinin uygulanması gerekmektedir.



Şekil 6. Engelli ve genel nüfusun işgücüne katılım oranı (%) -2011 (TÜİK, 2013)

- Ekonomik Faktörler

Ortopedik engellilerin ekonomik yapılarını etkileyen faktörler; istihdam, gelir durumu ve gelirini harcadığı alanlar, yolculuk maliyeti ve arazi değerleri olarak gösterilebilmektedir (Ulu, 2003 ve Soydan, 2017):

- İstihdam (İşsizlik, nüfus yapısına göre istihdam türleri)
- Gelir durumu (Kişi başına düşen gelir, gelir istatistikleri)
- Gelirin harcandığı alanlar (Yıllık kişi başına tüketim, konuta ödenen kira bedeli, kontrol dışı harcamalar, satın alma eğilimleri)
- Yolculuk maliyeti (Ortalama yürüme mesafesi, yolculuk süresi, mesafesi, yolcu kapasitesi, durak sayısı, ulaşım bedeli, ulaşım aracı türü)
- Arazi kullanımı (Kentsel hizmet alanlarının konumu, ulaşımın gelişmişliği, gelir gruplarına göre yer seçimi)

Engellilerin kendilerine sunulan hizmetlerden yararlanamamasının en önemli nedeni ekonomik yetersizlikleridir. Hem dünyada hem de Türkiye’de engelli nüfusunun artması ve ekonomik problemler, istihdamın artması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

- Sosyolojik Faktörler

İnsanları bir araya getiren kent merkezleri, onların şehir yaşamı dinamiklerinin oluşmasına ortam sağlayan alanlardır. Bu kentsel dinamikler, insanın yaşama alışkanlıklarının ortak mekân içerisindeki kente uyumunu sağlamaktadır. Kentliler yaşam

standartını boş zamanları değerlendirme olanakları ile kent merkezinde kurmuş oldukları ilişkiler üzerinden değerlendirmektedir (Healey'den aktaran Ulu, 2003). Yaşam alışkanlıkları, psikolojik nedenler ve tüketime ilişkin alışkanlıklar, MİA işlevlerini kullananlara yönelik sosyal etkileşim süreçleri olup aşağıda belirtilen konular üzerinden açıklanmaktadır (Ulu, 2003):

- Yaşam alışkanlıkları (Yaşam standardı ve boş zaman değerlendirmeleri)
- Psikolojik Nedenler (Merkezin çekimi ve imajı, merkezi iş alanının atmosferi,)
- Tüketime İlişkin Alışkanlıklar (Alışveriş periyotları, çalışma disiplini, teknolojik gelişime uyum)

Gün geçtikçe engellilerin nüfusunun artması onlara yönelik düzenlenen ve düzenlenecek olan sosyal politikalara önem kazandırmaktadır. Ancak, toplumsal önyargılar ve uygulamadaki eksiklikler sebebiyle engellilerin istihdamı yetersiz kalmaktadır. Kamusal mekânların ve hizmetlerin engellilerin erişimine uygun hale getirilmemesi, onların diğer bireyler gibi kamu hizmetlerine aktif katılımını kısıtlamakta ve eşitsizliğe uğradıklarını göstermektedir. Engellilerin kimseye muhtaç olmadan bağımsız yaşayabilmelerini ve toplumla bütünleşebilmelerini sağlamak için istihdamda yer almaları gerekmektedir. Bu anlamda onların korunması, sosyal, kültürel, ekonomik, siyasi vb. tüm alanlara tüm bireylerle eşit şekilde aktif katılımı için sosyal ve mekânsal alanlardaki yükümlülüklerin yerine getirilmesi ve herkes için tasarım prensiplerinin uygulamaya geçirilmesi önemlidir.

- Arazi Kullanım Türü Faktörü

Arazi kullanımı, insanlığın arazi örtüsünden yararlanması anlamına gelmekte ve insan etkisiyle ortaya çıkan arazi kullanımlarını ifade etmekte olup arazi yönetim uygulamalarını da içermektedir (Verburg vd., 2009 ve Somuncu vd., 2010).

Kent merkezleri uzmanlaşma, farklılaşma ve özelleşmede kendine özgü karakterleriyle gelişim göstermektedir. Kent planları, kentin arazi kullanım işlevlerini belirlerken MİA işlevlerinin yer seçiminde de etkili olmaktadır (Soydan, 2017). Ayrıca arazi kullanımı kente olan yolculuk talebini de etkilemektedir. Bölge planı, kente ait nazım imar planı, uygulama imar planı kararları ve ulaşılabilirlik ve buna yönelik altyapının sağlanması MİA'nın yer seçimini belirleyici etkenlerdir. Ulaşım planlaması, ulaşım akslarının niteliği, hacmi, sayımları, otopark sistemi gibi unsurlar, MİA'nın fiziksel ve ekonomik yapısının belirlenmesinde önem taşımaktadır (Göçer, 1984 ve Ulu, 2003). Arazi kullanımının ulaşım için sağladığı imkânlar, mal, hizmet ve aktivitelere kolay erişimi sağlamaktadır. Kent merkezi etrafında yoğunlaşmış arazi kullanımı, aktivitelere erişimi

yükseltmekle beraber, mesafelerin kısalması ulaşım modlarını da arttıracaktır (Özuysal vd., 2012). Ancak merkezleşmenin artmasıyla trafik sıkışıklığı ve park yetersizliği problemleri merkeze erişim talebini azaltacaktır.

Arazi kullanım kararlarının tüm bireylere eşit hizmet verecek şekilde düzenlenmesi, ortopedik engelli bireylerin mekâna erişim ve dolaşımında problemler oluşturmaması gerekmektedir. Yaya ulaşım aksında, toplu taşımalarda, duraklarda, eğitim, sağlık vb. kamu ve özel kurumlara erişimde ve kurum içi kullanımda ortopedik engellilere yönelik düzenlemelerin yapılması önemlidir. Konut olanaklarının çeşitlendirilmesi (m², kira vb.), alternatif ulaşım türlerinin oluşturulması, güvenli ve kesintisiz yaya erişiminin sağlanması, duraklarda onlara yönelik bilgilendirmelerin yer aldığı akıllı sistemlerin oluşturulması, alt geçitlere, üst geçitlere güvenli erişimin sağlanması gerekmektedir. Engellilerin kent planlaması ve yönetimine aktif katılımlarının ön koşulu, kaliteli kent hizmetlerine, kamusal alanlara ve hareketliliğin her türüne güvenli erişimlerinin sağlanmasıdır.

Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişebilirliği; Şenbil, 2016 ve Topuz Kiremitçi, 2017'nin belirttiği bireysel, zamansal, arazi kullanımı ve ulaşım sistemi özellikleriyle ölçülebilmekte olup özetle, demografik, ekonomik, sosyolojik ve arazi kullanım kararları değişkenlerinden etkilenmektedir (Tablo 7).

Tablo 7. Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişebilirliği etkileyen faktörler (Göçer, 1984; Ulu, 2003; Chen vd., 2011 ve Kuntay, 2020 den yararlanılarak oluşturuldu)

Erişebilirliğe Yönelik Ölçütler	Genel Nüfus	Ortopedik Engelli Bireyler
Demografik Faktörler	<ul style="list-style-type: none"> Nüfus yoğunluğu ve dağılımı Yaş piramidi Eğitim durumu Sağlık durumu Toplam nüfus içindeki çalışan sayısı 	<ul style="list-style-type: none"> Engellilerin genel nüfus içindeki oranı ve engel grupları Engellilerin yaş grubuna, cinsiyete ve medeni duruma göre dağılımı Engellilerin eğitim düzeyleri Engellilerin istihdam oranları
Ekonomik Faktörler	<ul style="list-style-type: none"> İstihdam Gelir durumu Gelirin harcandığı alanlar Yolculuk maliyeti 	<ul style="list-style-type: none"> Genel nüfus içinde engellilerin işgücüne katılım oranı ve işsizlik oranı Engellilerin gelir durumu ve gelirlerini harcadığı alanlar (kira, hizmetler vb.) Engellilerin hizmetlerden (sağlık, eğitim vb.) yararlanma durumları Engellilerin yolculuk maliyetleri (ortalama yürüme mesafeleri, yolculuk mesafesi, süresi, yolcu kapasitesi, ulaşım bedeli, ulaşım aracı türü)
Sosyolojik Faktörler	<ul style="list-style-type: none"> Yaşam alışkanlıkları Psikolojik nedenler Tüketime ilişkin alışkanlıklar 	<ul style="list-style-type: none"> Engellilerin boş vakitlerini değerlendirme biçimleri Toplumun ve kent yönetiminin engellilere bakışı Değişen kentsel hizmet ve mekânların engellilere etkisi Engellilerin alışveriş periyotları, Engellilerin çalışma koşulları Bilgiye erişiminde farklı engel türlerine uygun format ve teknolojilerin varlığı
Arazi Kullanım Kararları	<ul style="list-style-type: none"> Arazi kullanım kararları 	<ul style="list-style-type: none"> Engellilere yönelik kentsel hizmetlerin varlığı ve hizmetlere erişim Engellilere uygun kent içi ulaşım, toplu taşıma sistemi ve durak yerleri Engelli otopark yeri, akülü araç şarj istasyonları Engellilere yönelik yaya yolu düzenlemeleri

Kentsel hizmetlerin yoğunlaştığı MİA'nın yapısından kaynaklanan bazı sorunları bulunmaktadır. Bunlar; trafik sıkışıklığı ve park yeri yetersizliği, kenar mahallelerde yaşayanların merkezi iş alanına ulaşmak için gereken uzun seyahat süresi, yüksek kira ve vergiler, merkezdeki bazı mağazaların merkezi iş alanından ayrılarak çeperdeki alışveriş merkezlerinde yer seçmesi olarak sıralanabilmektedir. MİA'da insan yoğunluğu gündüz yoğunluğu fazla olurken, gece bazı ticari alanların kapanmasıyla azalmaktadır. Günümüzde bazı kent merkezlerinde MİA'nın bazı kesimleri köhneleşirken, bazı kesimleri ise kentsel yenileme kapsamında sağlıklılaştırılmaktadır (Soydan, 2017). Bu eğilim bazı kentlerde ve özellikle kent merkezlerinde, hizmetlerin dağılımı ve uzak alt merkezlere

taşınmasıyla sonuçlanmaktadır. BM İnsan Hakları Yüksek Komiserliği (2020)'ne göre, “yetersiz düzenlemeler, zayıf yönetim, kapsayıcı kentsel planlama eksikliği, arazinin sadece bir meta ve rant aracı olarak görülmesi ve konut, su, eğitim, sağlık, ulaşım, adalet gibi hizmetlerdeki yetersizlikler de eklenince, milyonlarca insan kentlerde çok çeşitli sorunlarla uğraşmak zorunda kalmaktadır” (BM İnsan Hakları Yüksek Komiserliği, 2020).

Kent içerisinde engelli bireylerin de sağlıklı bireyler gibi tüm haklardan faydalanabilmesi gerekmektedir. Ancak yapılan araştırmalar ve yaşanan deneyimler, kentlerde engelli bireylerin dezavantajlılık halinin sürdüğünü göstermektedir. Bu durumun en önemli sebeplerinden birinin sağlanamayan erişebilirlik olduğu kabul edilmektedir. Erişebilirlik, insan haklarına dayanan, eşitlikçi ve kapsayıcı bir kentleşme yaklaşımının vazgeçilmez unsurlarındandır (Aktel ve Erten, 2020). Bu bağlamda, tez çalışması özelinde ortopedik engellilerin erişim düzeylerinin arttırmaya yönelik uygulamaya geçirilmesi gereken kent planlama ve kentsel tasarım düzenlemeleri önem kazanmaktadır.

1.9. Ortopedik Engellilerin Erişim Düzeylerini Arttırmaya Yönelik Kent Planlama İlkeleri

Türkiye’de mekânsal planlama tarihinde, en etkin ve en uzun süre kapsamlı planlama yaklaşımından yararlanılmış olup imar planları bu anlayışa göre yapılmıştır. Bu yaklaşımda farklı ve çıkarları çatışan toplumsal grupları dikkate almadan en geniş kesimlerin faydaları gözetilmektedir. Planın uygulanmasından sonra kente olan etkileri gözlemlenmekte, olumsuz durumda müdahale etme imkânı veren geri beslemelerle planın revizyonu yapılabilmektedir (Ersoy, 2012). Daha sonra savunmacı planlama ve birlikte planlama yaklaşımları ortaya çıkmış ve kapsamlı planlama yaklaşımıyla dışlanan kesimlerin bu yaklaşımla planlamaya katılımı gündeme gelmiştir (Ayrancı, 2013).

1990 yılından günümüze değişen dünya düzeni, mevcut planlama yaklaşımlarının da değişimini gerektirmiştir. Kapsamlı planlama yaklaşımı; kentin 15-20 yıl sonrası için kesinleşmiş kararlar veren planların yapılması, planlamada herkesin eşitliğinin gözetilmediği vb. konular açısından eleştirilmiştir. Bu bağlamda katılımcıların önem kazandığı, sürekli proje önerisinin geliştirilebildiği, zaman sınırı proje içeriğine göre değişen stratejik planlama yaklaşımı ortaya çıkmıştır (Ersoy, 2012). Bu dönemde kent yönetimleri kendi alanlarında sermaye birikimi oluşturmayı hedeflemiş, kentler sermayeyi

kendi alanına çekmek için rekabete girmiştir ve planlama sermaye birikimi için alan arayışında önem kazanmıştır (Akyol, 2018).

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin 4. maddesinin 1-i fıkrasında nazım imar planı; çevre düzeni planının genel ilke, hedef ve kararlarına uygun, uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere Büyükşehir Belediyelerinde 1/5000 ile 1/25000 arasındaki her ölçekte hazırlanan plan olarak tanımlanmıştır. Türkiye’de illerin 1/25000 ölçekli nazım imar planında, il geneli ve yakın çevresindeki iller ve etki alanları göz önünde bulundurularak tüm ulaşım sistemlerinin entegre olacağı bir arazi kullanım kararının oluşturulması gerekmektedir. Kente ilişkin ulaşım ile ilgili kararların üst ve alt ölçek planlarla eşgüdümlü hazırlanacak olan ulaşım ana planları doğrultusunda verilmesi önemlidir. Ulaşım planlama yaklaşımının; farklı ulaşım türlerinin kent içerisinde çözecek, alternatif ulaşım akslarını önerecek ve mesafeleri kısaltacak şekilde düzenlenmesi, kentsel fonksiyonların birbiri ile ilişkisini sağlayacak bütünsel yapıda olması gerekmektedir.

Otopark alanlarının da ulaşım planları dikkate alınarak imar planlarında düzenlenmesi gerekmektedir. 22.2.2018 tarihli ve 30340 sayılı Otopark Yönetmeliğinin geçici 1. maddesinde, yürürlüğe girdikten sonra iki yıl içinde otopark ihtiyacının karşılanması amacıyla planlarda revizyon yapılması zorunlu hale getirilmiştir. Bu tarihten sonra yürürlükte olan belediyelere ait otopark yönetmeliklerinin geçersiz olacağı görülmektedir. İmar planlarında otopark alanı ayrılırken otoparkın hizmet vereceği bölgenin sosyal, kültürel ve ekonomik durumunun, yerleşik ve hareketli nüfus yoğunluğunun dikkate alınması gerekmektedir.

Tüm bunlar ortopedik engelliler özelinde ele alındığında, kentsel hizmet alanlarına rahatça erişebilmeleri için kent planlama ilkelerinin önemi artmaktadır. Bu bağlamda konut, ticaret, eğitim, sağlık, kamu hizmet, kültürel ve sosyal tesis, ibadet alanı ve açık ve yeşil alanlarda erişim düzeyinin arttırmaya yönelik uygulamaya geçirilmesi gereken kent planlama ilkeleri Tablo 8’ de yer almaktadır.

Tablo 8. Ortopedik engellilerin kentsel hizmet alanlarına erişim düzeyini arttırmaya yönelik kent planlama ilkeleri (Gökgür, 2008; Ersoy, 2015 ve URL-7, 2020)

Kentsel Hizmetlere Erişim	
Ana Ölçüt	İlkeler
Konut Alanı	• Konutların bulunduğu kamusal alanlarda yürünebilirliği sağlamak için yapı adaları küçültülmelidir.
	• Taşıt hızını azaltmak ve yol üzerine araçların park etmesini önlemek için taşıt yolları daraltılmalıdır.
	• Mevcut yollarla bağlanabilirliğinin sağlandığı geçirgen bir yol sistemi oluşturulmalıdır.
Ticaret Alanı	• Ticaret alanları güçlü servis ağı ile beslenmeli, öncelikli yaya erişimi sağlanmalıdır.
	• Ticaretin bulunduğu kamusal alanlarda yayaların güvenliği ve konforunu sağlamak amacıyla tretuvarlar aynı genişlikte oluşturulmalıdır.
	• Kamusal alanın el verdiği derecede ağaçlandırmalar yapılmalıdır.
Eğitim Alanı	• Bir öğrencinin yürüme mesafesi dikkate alındığında ilkokula olan yürüme mesafesi ideal 400 m, en fazla 800 m olmalıdır.
	• Ortaokula olan yürüme mesafesi ideal 800 m, en fazla 1200 m olmalıdır.
	• Liseye olan yürüme mesafesi ideal 1200 m, en çok 1600 m olmalıdır.
	• Okul binaları sağlık, eğitim-öğretim ve ulaşım bakımından elverişli bir alanda bulunmalıdır.
	• Eğitim yapıları topografik durumu uygun olmayan yerlerde konumlanmamalıdır.
Sağlık Alanı	• Bir sağlık tesisi ulaşım ağına yakın olmalıdır. Hem taşıt hem de yaya erişebilirliğinin kolay olduğu yerler tercih edilmelidir.
	• Toplu taşıma durakları sağlık tesisine yakın olmalıdır.
	• Eğitim, sağlık ile açık ve yeşil alanların bulunduğu hizmet etki alanındaki nüfusun erişim mesafesi; yapılaşma, topoğrafya, mevcut doku, yoğunluk, doğal ve yapay eşikler göz önünde bulundurularak planlanmalıdır.
Kamu Hizmet Alanı	• Yönetim yapıları buldukları yerleşimin merkezinde, erişebilirliğin kolay olduğu yerlerde konumlanmalıdır.
Kültürel ve Sosyal Tesis Alanı	• Sosyal ve kültürel tesisler hizmet etki alanına göre yaya erişim mesafesinde konumlanmalıdır.
	• Spor alanı 2000 m hizmet etki alanında, kent çevresinde ulaşım ağına yakın düzlük ve temiz hava akımları olan alanlarda planlanmalıdır.
	• Büyük spor kompleksleri yerleşim alanı dışında olabilir, ancak çok amaçlı spor tesisleri kişinin iş yeri ile evi arasında olmalıdır.
İbadet Alanı	• Küçük cami takriben 250 metre, orta (semt) cami takriben 400 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılan hizmet etki alanında planlanmalıdır.
Açık ve Yeşil Alanlar	• Çocuk bahçesi ve oyun alanı, konut alanları içinde, ana ulaşım ağı dışında araç trafiğinin yoğun olmadığı yerlerde, 400-800 m yürüme mesafesinde planlanmalıdır.
	• Parklar ve meydanlar konut alanlarına en fazla 500 m mesafede olmalıdır.
	• Mahalle ve semt parklarına 800-1200 m, kent parkına 1200-1600 m ve anakent parkına 2400-3200 m yürüme mesafesi olmalıdır.
	• Bu alanlara erişimde duraklarda, cadde ve sokaklarda dinlenme, yaslanma için destek, dayanak noktaları oluşturulmalıdır.

Kent planlama ve kentsel tasarım açısından mekânların okunabilirliği ve esnek tasarımı önemlidir. Bir çevrenin okunması, o çevreden mekânsal bilginin alınıp zihinde işlenerek amaca uygun şekilde kullanılmasıyla oluşan bir süreçtir. Bu süreçte mekânın ve gözlemcinin özellikleri olmak üzere iki bileşen rol oynar ve bu süreç gözlemcinin kişisel özelliklerinden etkilenir (Köseoğlu ve Erinsel Önder, 2010). Bu bağlamda ortopedik engellilere yönelik kentsel tasarım düzenlemelerinin irdelenmesi gerekmektedir.

1.10. Ortopedik Engellilerin Erişim Düzeylerini Arttırmaya Yönelik Kentsel Tasarım İlkeleri

Ortopedik engellilerin taşıt/yaya erişim ve kentsel hizmetlere erişim düzeylerini arttırmaya yönelik uygulamaya geçirilmesi gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri bu bölümde verilmiştir.

- **Taşıtlı Erişim**

Ortopedik engellilerin kentsel mekânlara taşıtlı erişim düzeylerini arttırmak için toplu taşıma olanaklarının, durakların ve otoparkların onların fiziksel kabiliyetleri dikkate alınarak tasarlanması, mevcutlarının ise onlara uygun hale getirilmesi önem göstermektedir. Taşıtlı erişimde otobüslere (toplu taşıma) ve otoparklara (özel araç) ilişkin yapılması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri Tablo 9'da yer almaktadır.

Tablo 9. Ortopedik engellilerin kentsel mekânlara taşıtla erişim düzeyini arttırmaya yönelik uygulanması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri (T.S.E, 2011; T.S.E, 2012; Yılmaz Bayram, 2015 ve T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020)

A. Taşıtla Erişim		
Ana Ölçüt	Alt Ölçütler	İlkeler
Toplu Taşıma (A1. Otobüs, A2. Dolmuş)	A1a. A2a. Araçların Niteliği	<ul style="list-style-type: none"> • Toplu taşıma araçları içerisinde tekerlekli sandalye kullanan engelliler için düzenleme yapılmalı, dolaşım alanları geniş ve asansörlü/rampalı giriş ve çıkışa sahip olmalıdır. • Tekerlekli sandalye kullanıcıları için otobüsteki buton konumları ulaşılabilir olmalıdır.
	A1b. A2b. Durakların Konumu	<ul style="list-style-type: none"> • Duraklar arası mesafe en az 400 metre olmalı, 400 metrelik alana hizmet verecek şekilde düzenlenmeli; yoğunluk fazla ise bu mesafe daha da aza indirilmelidir. • Durakların bulunduğu taşıt yolunun 1500 cm önce ve sonrası toplu taşıma araçları dışındaki araçların durmasına ve park etmesine yasaklanmalıdır. • Duraklar, engellilerin özel durumlarını dikkate alacak biçimde yaya ve taşıt yol sistemleri ile bütünleşebilecek şekilde tasarlanmalıdır. • Toplu taşıma aracından bina girişine kadar olan güzergâhın ulaşılabilir olması ve bu güzergâh üzerinde gereksinim duyulan tüm donatıların ulaşılabilir olması gereklidir.
		<ul style="list-style-type: none"> • Engelli bireylerin özel ya da ticari araçlara (dolmuş, taksi) inme/binme alanları düzenlenmelidir. Duraklarda engelliler için oturma bankı ve bankın uygun yerlerinde tutunma barları, tekerlekli sandalye alanı ve dış etkenlere karşı korumalı olmalıdır. • Toplu taşıma duraklarının bulunduğu kaldırım üzerinde 100 cm net genişliğinde % 8 eğimde rampa yapılmalıdır. • Otobüse erişebilirliğin sağlanmasında otobüsle durak ve kaldırım arasındaki kot farklılıklarının giderilmesi gerekmektedir. Durağın bulunduğu kaldırımların, engellilerin rahat binebilmesi ve otobüsün rampası açıldığında % 8 eğime denk gelebilmesi için 20 cm yüksekliğe getirilmesi gerekmektedir. • Durak alanlarının kaldırımları daraltmaması için, otobüs duraklarında yaya kaldırımının genişliği en az 300 cm olmalıdır. • Tekerlekli sandalye kullanan kişinin göz hizası düşünülerek duraklarda bilgilendirme panosu 110 cm-130 cm yükseklikte olmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> • Engelli bireylerin özel ya da ticari araçlara (dolmuş, taksi) inme/binme alanları düzenlenmelidir. Duraklarda engelliler için oturma bankı ve bankın uygun yerlerinde tutunma barları, tekerlekli sandalye alanı ve dış etkenlere karşı korumalı olmalıdır. • Toplu taşıma duraklarının bulunduğu kaldırım üzerinde 100 cm net genişliğinde % 8 eğimde rampa yapılmalıdır. • Otobüse erişebilirliğin sağlanmasında otobüsle durak ve kaldırım arasındaki kot farklılıklarının giderilmesi gerekmektedir. Durağın bulunduğu kaldırımların, engellilerin rahat binebilmesi ve otobüsün rampası açıldığında % 8 eğime denk gelebilmesi için 20 cm yüksekliğe getirilmesi gerekmektedir. • Durak alanlarının kaldırımları daraltmaması için, otobüs duraklarında yaya kaldırımının genişliği en az 300 cm olmalıdır. • Tekerlekli sandalye kullanan kişinin göz hizası düşünülerek duraklarda bilgilendirme panosu 110 cm-130 cm yükseklikte olmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> • Engelli bireylerin özel ya da ticari araçlara (dolmuş, taksi) inme/binme alanları düzenlenmelidir. Duraklarda engelliler için oturma bankı ve bankın uygun yerlerinde tutunma barları, tekerlekli sandalye alanı ve dış etkenlere karşı korumalı olmalıdır. • Toplu taşıma duraklarının bulunduğu kaldırım üzerinde 100 cm net genişliğinde % 8 eğimde rampa yapılmalıdır. • Otobüse erişebilirliğin sağlanmasında otobüsle durak ve kaldırım arasındaki kot farklılıklarının giderilmesi gerekmektedir. Durağın bulunduğu kaldırımların, engellilerin rahat binebilmesi ve otobüsün rampası açıldığında % 8 eğime denk gelebilmesi için 20 cm yüksekliğe getirilmesi gerekmektedir. • Durak alanlarının kaldırımları daraltmaması için, otobüs duraklarında yaya kaldırımının genişliği en az 300 cm olmalıdır. • Tekerlekli sandalye kullanan kişinin göz hizası düşünülerek duraklarda bilgilendirme panosu 110 cm-130 cm yükseklikte olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> • Engelli bireylerin özel ya da ticari araçlara (dolmuş, taksi) inme/binme alanları düzenlenmelidir. Duraklarda engelliler için oturma bankı ve bankın uygun yerlerinde tutunma barları, tekerlekli sandalye alanı ve dış etkenlere karşı korumalı olmalıdır. • Toplu taşıma duraklarının bulunduğu kaldırım üzerinde 100 cm net genişliğinde % 8 eğimde rampa yapılmalıdır. • Otobüse erişebilirliğin sağlanmasında otobüsle durak ve kaldırım arasındaki kot farklılıklarının giderilmesi gerekmektedir. Durağın bulunduğu kaldırımların, engellilerin rahat binebilmesi ve otobüsün rampası açıldığında % 8 eğime denk gelebilmesi için 20 cm yüksekliğe getirilmesi gerekmektedir. • Durak alanlarının kaldırımları daraltmaması için, otobüs duraklarında yaya kaldırımının genişliği en az 300 cm olmalıdır. • Tekerlekli sandalye kullanan kişinin göz hizası düşünülerek duraklarda bilgilendirme panosu 110 cm-130 cm yükseklikte olmalıdır. 	
A3. Özel Araç (Otopark)	A3a. Otoparkların Konumu	<ul style="list-style-type: none"> • Otopark ile binalar arasındaki ilişki doğrudan ve yakın olmalıdır. Engelli park alanları açık otoparklarda bina girişine; kapalı otoparklarda otoparkın yaya giriş çıkışına, asansöre ve bina girişine en fazla 30 m mesafede bulunmalıdır. • Engelli bireyler için ayrılacak park yerlerinin fazla sayıda olması gereken otoparklarda 30 m mesafede, gerekli sayıda engelli park yeri düzenlenememesi durumunda, bina girişine 50 m mesafede düzenlenmesi gereklidir.
	A3b. Otoparkların Niteliği	<ul style="list-style-type: none"> • Kamu kullanımına açık binalarda, açık ve kapalı otoparkların toplam park yeri sayısının en az % 5'i engelli park yeri (erişilebilir park yeri) olarak düzenlenmelidir. • Engelli bireyler için ayrılmış park yerlerinin işaretlemeleri, görünür, basit ve okunabilir olmalıdır. Engelli otopark alanında yatay ve düşey işaretlendirmeler yapılmalı; otopark girişinden itibaren görünür şekilde tasarlanmalıdır. Bu işaretlemeler için kullanılacak malzeme sağlam, temizlenebilir, onarılabılır ve gerektiğinde değiştirilebilir olmalıdır. • Otopark girişinden engelli otoparkına, buradan erişilebilir bina girişlerine, asansörlere yönlendirme sağlanmalıdır. İşaretlemeler uygun yüksekliğe konumlandırılmalıdır.

- Yaya Erişim ve Dolaşım

Ortopedik engellilerin kentsel mekânlara yaya erişim düzeylerini arttırmak için yaya yollarının sürekliliğinin sağlanması ve erişilebilir olması önem göstermektedir. Yaya erişim ve dolaşımında engelli aracı şarj istasyonlarının varlığı ve niteliği, yaya yolları, kaldırımlar, yaya geçitleri, rampalar, bilgilendirme elemanları vb. unsurlara ilişkin uygulamaya geçirilmesi gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri Tablo 10'da verilmiştir.

Ortopedik engellilerin kentsel mekânlarda akülü tekerlekli sandalyeyle erişimine ilişkin aracın aküsünün durumundan dolayı en fazla 20 km, en az 7-8 km gidilebildiği dikkate alındığında, engelli aracı şarj istasyonlarının uygun aralıklarda ve sayıda, topografik durumu dikkate alan, hava şartlarına uyumlu üstü kapalı şekilde konumlandırılması gerekmektedir.

Tablo 10. Ortopedik engellilerin kentsel mekânlara yaya erişim ve bu alanlarda yaya dolaşım düzeyini arttırmaya yönelik uygulanması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri (Gökgür, 2008; T.S.E, 2011; T.S.E, 2012; Yılmaz Bayram, 2015 ve T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020)

B. Yaya Erişim ve Dolaşım	
Alt Ölçüt	İlkeler
B2. Yaya yolları	• Yaya yolunun sürekliliği sağlanmalıdır. Konut alanlarını işyerlerine, eğitim alanlarına, ticaret alanlarına, idari alanlara ve kentin diğer alanlarına bağlayacak süreklilikte olmalıdır.
	• Yaya güzergâhından varılacak noktaya olan mesafenin bir kilometreyi aşmaması veya kas sistemine ait güç gerektiren mesafelerde olmaması gerekmektedir.
	• Yaya yolları ile toplu taşıma durakları arasındaki bağlantı iyi kurulmalı ve erişim düzeyinin yüksek olmasına dikkat edilmelidir.
	• Yaya yolu genişliği, eşit kullanımı sağlamak için kullanıcı yoğunluğu ve kullanım türü ve engellilerin kullanımı dikkate alınarak en az 200 cm tercihen 300 cm olmalıdır.
	• Yaya yolu güzergâhı boyunca zemin kaplaması düz ve kaymaz malzemeden yapılmalı, su tutmayan malzeme seçilmeli, yer ızgarası yürüyüş güzergâhına dik konumlandırılmalıdır.
	• Hareket kısıtlılığı olan kişiler için yaya yolunda 30 m'de bir dinlenme ve olumsuz hava koşullarından korunmak için saçaklar ve oturma alanları düzenlenmelidir.
	• Tasarımda kullanıcılar için farklı kullanım biçimleri olanağı sağlanmalı, oturma elemanları fiziksel engelli bireylerinde kullanabileceği şekilde düzenlenmelidir.
	• Yaya yolunda gözü kamaştırmayacak şekilde aşağıya doğru aydınlatma yapılmalıdır.
	• Yürüyüş güzergâhında 1,3 cm'den fazla kot farkı olduğunda, bu farklar rampa düzenlemeleriyle aşılmalıdır. Yaya yolunda konumlanan rampaların eğimi en fazla % 5 olmalıdır.
	• Topografyadan veya mülkiyet sınırının dar olmasından dolayı rampa yapılamaması halinde, yüksek kot farkı olan yerlerde asansör yapılmalıdır. Asansörün yapılamadığı durumlarda ise standartlara uygun kaldırım ve iletme platformu (eğik düzlemde hareket eden merdiven tipi asansör veya düşey/dikey kaldırma platformu) yapılabilir.

Tablo 10'un devamı

B2a. Kaldırımlar	<ul style="list-style-type: none"> Kaldırımlarda iki tekerlekli sandalye kullanıcısının yan yana ve karşılıklı olarak rahatça geçişi için geçiş genişliği sağlanmalı, geçiş genişliği belirlenirken kullanıcı yoğunluğu ve trafik sıklığı dikkate alınmalıdır. Yoğun ve sürekli iki yönlü trafikte en az 180 cm, sıklıkla iki yönlü trafikte en az 150 cm, nadiren iki yönlü trafik için en az 120 cm geçiş genişliği sağlanmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Tekerlekli sandalyenin 180° dönebilmesi için en az 150 cm çapında dairesel ya da 150 cm x 150 cm bir alana ihtiyaç vardır. Akülü tekerlekli sandalye kullanıcıları manuel olanlara göre daha büyük alana ihtiyaç duymakta olup manevra alanı çapı 180 cm, tercihen 210 cm olarak uygulanmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya kaldırımında bordür taşı üst seviyesi taşıt yolu kaplamasından en fazla 15 cm yükseklikte, en az 3 cm yükseklikte olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya kaldırım yüzeyi aynı yükseklikte, düz, rahat kavisli ve kaymaz malzemeden yapılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Kaldırımların ortopedik engelliler dâhil tüm bireylerin güvenli ve rahat şekilde kullanılabilmesi için $\pm 1,3$ cm'den fazla çıkıntı veya çukur oluşturan yer ızgaraları, dolaşım yönüne paralel yer ızgaraları, yer mantarları, elektrik direği, reklam panoları, levhalar, park etmiş taşıtlar, bozulmuş döşeme kaplaması vb., $\pm 0,6$ cm'den fazla kot farklılıkları oluşturan alt yapı kapakları gibi engellerden arındırılmış şekilde düzenlenmesi gereklidir. Kaldırımlar erişilebilir koridorun sağlandığı yeterli genişlikte olmalı ve kaldırımların sürekliliği sağlamalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Çöp kutuları yaya hareketine engel olmayacak şekilde yaya kaldırımı kenarında bordür taşına en az 40 cm uzaklığında ve en az 90 cm, en çok 120 cm yüksekliğe monte edilmelidir.
B2b. Yaya Geçitleri	<ul style="list-style-type: none"> Engellilerin hareketini kolaylaştırmak için yaya geçitleri düzayak olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya geçidinde erişim mümkün olduğunca kısa olmalı, uzun ve dolaşmalı rampa veya merdivenlerden kaçınılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya geçitleri birbirinden en az 135 m uzaklıkta olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya geçidinde, bordür taşı yükseklikleri 0 veya +3 cm olmalı veya tekerlekli sandalye kullanan engelliler için kaldırımın herhangi bir yerinde 90 cm genişliğinde taşıt yolundaki yaya geçidine % 8 üç yöne eğimli rampa yapılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Butonlu yaya geçitlerinde engellilerin kullanımı için butonlar 90-120 cm yükseklikte olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya geçitlerinde ve kavşaklarda su oluşu yaya ve engelliler için bir engel oluşturmayacak ve yüzeysel sular oluk içinde göllenme yapmayacak şekilde tasarlanmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Rögar kapağı, ızgaralar, çiçeklik ve çiçek saksıları, mantarlar, sembol, ilân panoları, direkler (elektrik, aydınlatma, trafik vb.) gibi elemanlar, engellilerin hareket kabiliyetini azaltacağından yaya geçitlerinde bulunmamalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya geçitleri yatay ve düşey işaretlerle işaretlenmelidir. Taşıt yolu çizgilerinin sabit ve kalıcı olmasına özen gösterilmelidir.
	<ul style="list-style-type: none"> Yoğun trafikli taşıt yollarında engellilerinde kullanabileceği şekilde alt/üst geçitler yapılmalıdır. Üst geçide oranla daha az enerji kullanımı gerektirdiği için alt geçit yapılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Alt ve üst geçitlerde, çevre müsaitse merdiven yerine eğimi %8'i geçmeyen rampalar yapılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya alt/üst geçitlerdeki rampa ve merdivenler yanında iki yönlü yürüyen merdivenlerde yapılmalıdır. Yürüyen merdiven yapılması gerektirecek yoğunluktaki şehir merkezlerindeki yaya alt/üst geçitlerinde dikey veya eğik hareketli asansör, gerekli yer ve eğim varsa yürüyen bant yapılmalıdır.
<ul style="list-style-type: none"> Alt ve üst geçitler iyi aydınlatılmalıdır. 	

Tablo 10'un devamı

B2c. Rampalar	<ul style="list-style-type: none"> Rampaların net genişliği, koruma bordürü ve tırabzan gibi üzerinde bulunan tüm donanımlar hariç en az 100 cm olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Rampaların eğimi en fazla % 8 (1/12) olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Rampalar 9 m'den uzun ise 9 m'de bir en az 150 cm x 150 cm ebatlarında düz dinlenme alanları düzenlenmelidir. Benzer şekilde rampa başlangıcında, bitişinde ve yön değiştiren rampalarda yön değiştirme sahanlıklarında en az 150 cm x 150 cm ebatlarında manevra alanı düzenlenmelidir.
	<ul style="list-style-type: none"> Rampa ile aşılacak yüksekliğin 15 cm'den veya rampa uzunluğunun 2 m'den fazla olduğu durumlarda; rampanın her iki tarafında tırabzan (korkuluk), duvar veya parapet yapılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Rampa yüzeyi düz, sabit, dayanıklı, ıslak ve kuru halde kaymayan malzeme ile kaplanmış olmalıdır.
B3. Yaya Güvenliği	<ul style="list-style-type: none"> Yayaların kendilerini güvende hissetmesi için araçlardan 45 cm yukarı seviyede olması gerekmektedir. Bu nedenle yaya ve araç kot farkıyla birbirinden ayrılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Yaya yollarında güvenlikle ilgili donatılar tüm bireyler için elde edilebilir eşitlikte olmalı, engelliler için acil haberleşme olanakları sunulmalı ve bunlar uygun yerlerde konumlandırılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Kaldırımlarda yatay ve düşey engel oluşturabilecek tüm donatılar, kaldırım üzerindeki emniyet şeridinde konumlandırılmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Mekânda ortaya çıkacak sorunların önlenmesi için emniyet kuvvetlerince zaman zaman denetlenmesi sağlanmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Mekânda uygun yerlere yönelimin sağlanması için mekân okunabilir olmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Kamusal alanlarda göz kamaşmasını engelleyici biçimde aşağıya doğru ve yeterli aydınlatma yapılmalıdır.
B3a. Bilgilendirme Elemanları	<ul style="list-style-type: none"> Tüm uyarı ve yönlendirme işaretleri algılama sınırlamaları olanların kullandığı araç ve tekniklerle rekabet edebilecek biçimde olmalıdır. Bu işaretlemeler, uygun yerlerde yer döşemelerinde veya tekerlekli sandalyede oturan engellilerin yükseklikleri dikkate alınarak uygun yüksekliklerde uygulanmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Tehlikeler ve hatalara karşı uyarılar sağlanmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> Güzergâh üzerinde merdiven, asansör, yürüyen merdiven, yürüyen bant veya eğimi % 6'nın (1/16) üzerinde rampa kullanılması kaçınılmazsa, hissedilebilir uyarıcı yüzeyler ve görsel işaretlemeler sağlanmalıdır.
	<ul style="list-style-type: none"> İşaretler ve bilgilendirme panoları çevre öğeler, diğer kişiler veya işaretler tarafından maskelenmemeli, ayırt edilebilir olmalı ve görsel kirliliğe sebep olmayacak biçimde tasarlanmalı ve konumlandırılmalıdır.

Kentsel mekânlara yaya erişim ve bu alanlarda yaya dolaşımında, Tablo 10'da bahsedilen yaya erişim ve dolaşıma ilişkin alt ölçütlerin, ilkelere yer alan standartlara uygun olarak düzenlenmesi halinde, ortopedik engelliler dâhil tüm bireyler için erişilebilirlik büyük ölçüde sağlanmış olacaktır.

- Kentsel Hizmet Binalarına Erişim

Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişimde sorun yaşamamaları için bina ve yakın çevresinin onların kullanımını düşünülerek tasarlanması, mevcutlarının ise onlara uygun hale getirilmesi önem göstermektedir. Kentsel hizmetlere erişimde, binaya erişim ve

bina ve yakın çevresi/binaya yaklaşma olmak üzere iki ana ölçüt belirlenmiştir. Bu kapsamda ortopedik engellilerin erişebilirliğine yönelik uygulanması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri Tablo 11’de yer almaktadır.

Tablo 11. Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişim düzeyini arttırmaya yönelik uygulanması gereken düzenlemeler ve tasarım ilkeleri (Gökgür, 2008; T.S.E, 2011; T.S.E, 2012; Yılmaz Bayram, 2015 ve T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020)

C. Kentsel Hizmetlere (Merkez İşlevlerine) Erişim		
Ana Ölçüt	Alt Ölçütler	İlkeler
C1. Bina ve yakın çevresi /binaya yaklaşma	C1a. Bina Girişleri	<ul style="list-style-type: none"> Binaların ana girişleri ortopedik engellilerin de kullanımı düşünülerek en az fiziksel çaba gerekecek şekilde ulaşılabilir olarak düzenlenmelidir. Ana girişin dışında alternatif ulaşılabilir girişler düzenlenecek ise, bu girişler tabelalar ile ulaşılabilir güzergâh üzerinde işaretlenerek yönlendirilmelidir.
		<ul style="list-style-type: none"> Bina girişleri, kapılar tüm kullanıcıların ihtiyacına cevap verecek ölçüde olmalıdır. Ana giriş kapısının genişliği, çift kanatlı kapılarda, kanatlardan birinin net genişliği en az 100 cm olmak üzere toplam 150 cm’den daha az olmamalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> Döner kapılardan erişilebilir olmadığı için kaçınılmalıdır. Döner kapı varsa, mutlaka menteşeli veya fotoselli bir ulaşılabilir giriş kapısı da bulunmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> Bina giriş sahanlıklarının yüzeyi düz, sabit, dayanıklı, ıslak ve kuru halde kaymayan malzeme ile kaplanmış olmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> Rampalar hususunda Tablo 10’daki C1c. Rampalar ölçütüne ilişkin ilkeler dikkate alınmalıdır.
	C1b. Merdivenler	<ul style="list-style-type: none"> Merdivenlerde net genişlik asgari 180 cm olmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> Merdiven dış mekândaysa, örneğin bahçede veya bina girişindeyse, basamak genişliği (derinliği) en az 30 cm, basamak yüksekliği (rıht yüksekliği) ise en fazla 15 cm olmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> Basamakların kaplama malzemesi düz, sabit, dayanıklı, ıslak ve kuru halde kaymaz olmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> Tüm merdivenlerde, merdivenin her iki tarafında tırabzan (korkuluk), duvar veya parapet yapılmalıdır.
		<ul style="list-style-type: none"> 300 cm’den daha geniş olan merdivenlerin ortasına ilave korkuluk yapılması gerekmektedir.
<ul style="list-style-type: none"> Merdivenler arasında akülü tekerlekli sandalyeli engellilerin manevrası için en fazla 12 basamakta bir asgari 180 x 180 cm’lik sahanlıklar yapılmalıdır. 		
C2. Binaya Erişim	C2a. Otobüs hattı C2b. Otobüs durağı C2c. Otopark	<ul style="list-style-type: none"> Tablo 9 ve 10’da bahsedilen yaya erişim ve dolaşım ile taşıtla erişimde toplu taşıma ve otoparklara ilişkin ilkeler dikkate alınmalıdır.

Kentsel hizmetlerin erişilebilirliğinin sağlanması için Tablo 11’de bahsedilen ana ölçütlere ilişkin ilkeleri dikkate alan değerlendirmelerin; kentsel hizmetler (kamu kurumları, sağlık tesisleri, eğitim tesisleri, otel alanları, kültürel tesisler, sosyal tesisler ve bankalar) kapsamında sorgulanarak uygulamaya geçirilmesi, özellikle ortopedik engelliler için önem göstermektedir. Taşıtla ve yaya erişimde ve kentsel hizmetlere erişimde kent planlama ve kentsel tasarım ilkelerinin dikkate alan uygulamaların hayata geçirilmesi gerekmektedir.

1.11. Dünyada ve Türkiye’de Engelsiz Kent Deneyimleri

1.11.1. Dünyada Engelsiz Kent Deneyimleri

Dünyada birçok ülke ve şehir engelsiz veya erişilebilir kent yaklaşımı konusunda adımlar atmakta, iyi uygulama örneklerine de ödüller vermektedir. Dünya genelinde Hollanda’da Breda, Polonya’da Varşova ve Gdynia, Almanya’da Berlin ve Rotterdam, Fransa’da Evreux, ABD’de Denver, Kanada’da Vancouver, İngiltere’de Chester, Norveç’te Oslo, Asya’da Singapur, Avustralya’da Melbourne ve Sidney gibi kentler ortopedik açıdan engelli dostu kentlere örnek olarak gösterilmektedir (URL-12, URL-13 ve URL-14, 2020). Bu kentler içerisinde Vancouver, 2019’da yaşam kalitesinde dünya üçüncüsü olmuştur. Vancouver’da yaya geçitleri, toplu taşımalar, kamu binaları, dükkânlar engelliler için erişilebilirdir, tekerlekli sandalyeli bireyler, kimsenin yardımına ihtiyaç duymadan bütün mekânı dolaşma imkânına sahiptir. Bu durum günlük hayatta engellilerin varlığını kolaylaştırmakta, onların sosyal hayata uyumunu sağlamaktadır. Böylelikle engelli birey rencide edici bakışlara maruz kalmamaktadır (Bezmez ve Yardımcı, 2020 ve URL-5, 2020).

Vancouver’da kent içi ulaşımı sağlayan otobüslerin, seyahat süreleri önceden belirlenmektedir. Eğer otobüs durağında bir engelli bulunmaktaysa otobüse binerken öncelik ona verilmektedir. Otobüslerde biniş platformuna doğru eğilebilme özelliğine sahip sistem bulunmaktadır. Otobüs içerisinde engelliler için alan ayrılmıştır ve engelli yolcu bindiğinde bu bölüme yerleşmeden otobüs hareket etmemektedir. Kentteki bir başka uygulama ise engelli bireylerin sosyal ve sportif ihtiyaçlarına yöneliktir. Buradaki kayak merkezlerinde engelli bireylerin kayak yapabilmelerine imkân tanıyan tasarım ve teknik

donanım sağlanmıştır (Şekil 7). Tüm bunlar gibi pek çok uygulama kenti engelliler için yaşanabilir kılmaktadır (Fırat, 2009).



Şekil 7. Vancouver Mount Grouse’da kayak yapan bir engelli (Fırat, 2009).

Avrupa Birliği (AB) şehirlerin engelliler için erişilebilir olmasını teşvik etmek amacıyla 2011 yılından itibaren her yıl “Erişilebilir Kent Ödülü” (Access City Award) yarışması düzenlemektedir (Tablo 12). Erişilebilir kent ödülleri için aday kentler dört alanda değerlendirilmiştir (European Union, 2013):

- Yapılı çevre ve kamusal alanlar
- Ulaşım ve ilişkili alt yapı
- Yeni teknolojiler dâhil iletişim ve enformasyon
- Kamusal hizmetler ve etkinlikler

Yapılan değerlendirmelerde kent yaşamının temel yönlerinde kapsayıcı yaklaşımla erişilebilirliği açık ve sürdürülebilir bir şekilde sağlaması ile izleme ve denetim süreçlerinde engelliler ile uzmanların uygulama aşamasına katılmasına bakılmaktadır (European Commission, 2020).

Tablo 12. Erişilebilir kent ödülü kazanan on kent (European Comission, 2020)

2011	Avila, İspanya	2012	Salzburg, Avusturya
2013	Berlin, Almanya	2014	Gothenburg, İsveç
2015	Boras, İsveç	2016	Milan, İtalya
2017	Chester, İngiltere	2018	Lyon, Fransa
2019	Breda, Hollanda	2020	Warsaw, Polonya

İlk Avrupa Erişilebilir Kent Ödülü'nü, 2011'de İspanya'nın Avila kenti "Herkes İçin Bir Şehir" sloganıyla kazanmıştır. Avila kentinin 2002'de geliştirdiği engelliler için kamu binalarına erişim ve özel girişimlere teşvik verme planının sağlanması ve kentin engelliler için erişilebilir hale getirilmesi için Erişebilirlik Özel Eylem Planı hazırlanmıştır. Herkes için bir kent planlama ve istihdama erişimi yaygınlaştırma süreçlerine engelli ve yaşlılar da dâhil edilmiştir. Yapılı çevre, ulaşım ve iletişim konusundaki iyileştirmeler, toplu taşıma erişilebilirliği ve erişilebilir taksi sistemini sürdürmek için mali desteklerin sağlandığı uygulamalar düzenlenmiştir. Ayrıca engelliler için erişilebilir güzergâhlar hakkında alternatif biçimlerde bilgiler içeren rehberli turlar vb. özellikler de bulunmaktadır. Tüm bunlar kentte yaşayan engellilerin bağımsız yaşam sürdürebilmeleri için gerekli adımlar olmuştur (European Comission, 2020 ve URL-4-2020).

2019 yılında Avrupa Erişilebilir Kent Ödülü'nün sahibi, engelli bireylerin hayatlarını kolaylaştırmak için sürekliliği olan gelişmeler yapan Hollanda'nın Breda kenti olmuştur. Kent yönetimi tarafından 2018-2021 yıllarını kapsayan plan oluşturulmuş ve bu planın gözetim ve denetimi bir engelli örgütüne (Breda Gelijk) verilmiştir (Şekil 8). Kentte teknolojik gelişmelerin de yardımıyla toplu taşıma sisteminde ve kamusal alanlarda engelli insanlar verilen hizmetlere kolayca ulaşabilmektedir. Ulaşımında sesli ve görsel uyarıcılar ile navigasyon kullanılmaktadır. Tüm otobüsler ve duraklarda engelli bireylerin kullanması için platformlar bulunmaktadır. Kamuya açık yerlere erişim tüm engel türleri için kolaylaşmıştır (Şekil 9). Bina girişlerinde platformlar ve kapıların açılması için sensörler yer almaktadır (European Comission, 2019).



Şekil 8. 2018-2021 plan gözetim ve denetim ekibi (European Comission, 2019)



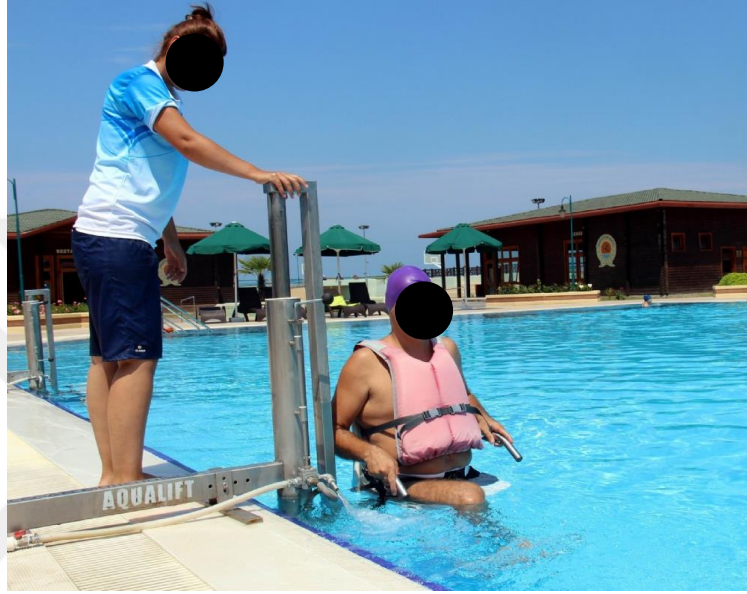
Şekil 9. Bisikletle yarışan bir ortopedik engelli (European Comission, 2019)

1.11.2. Türkiye’de Engelsiz Kent Deneyimleri

Engelsiz kentin oluşturulmasına veya kent haklarının kullanımına ilişkin evrensel ölçütler bulunmamaktadır. Erişilebilir veya engelsiz kent kavramı son zamanlarda ülkemizde çok sık gündeme gelmektedir. Bu anlamda Türkiye’deki bazı kentlere ilişkin uygulama örnekleri aşağıda verilmektedir.

Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından 2013 yılında hayata geçirilen Engelliler Eğitim, Dinlenme ve Rehabilitasyon Merkezi’nde, engelliler için beş gün boyunca ücretsiz beş yıldızlı otelde tatil hizmeti verilmektedir. Bu alan içerisinde engellilerin asansör

sistemiyle içine girebileceği bir havuz, otuz dört kişilik konaklama tesisi, beş yüz kişilik restoran, kafeterya, dinlenme alanı ve plaj yer almaktadır (Şekil 10). İki kişilik odalarda engelli vatandaşlar bir refakatçisiyle birlikte kalabilmektedir. Talep edildiğinde engelli vatandaşlar, onlar için özel olarak donatılan araçla evlerinden alınıp tesise getirilmektedir (URL-16, 2020).



Şekil 10. Engellilerin asansör sistemiyle girebildiği havuz (URL-16, 2020)

İstanbul'da 2011 yılında Bağcılar Belediyesi tarafından yapılan engelli sarayı engellilerin sosyal, kültürel, sanatsal ve mesleki eğitim gereksinimlerini karşılamaktadır. Bina teknik özellikleri bakımından engellilere yönelik tasarlanmıştır. Yüz seksen araç kapasiteli kapalı otoparkı, yirmi beş adet atölye odası, iki adet konferans salonu, bir adet kapalı sinema salonu, kapalı oyun salonu ve çok amaçlı salon bulunmaktadır (Şekil 11). Ayrıca hidroterapi havuzu, iki adet tekstil atölyesi, mantar üretim atölyesi, ahşap oyuncak üretim atölyesi, sergi alanı, gündüz bakım evi, kütüphane vb. birçok faaliyet de içerisinde yer almaktadır. Burada otuz yedi branşta eğitim verilmektedir. Engelliler Sarayı'nda meslek öğrenen toplamda üç yüze yakın kursiyer iş sahibi olmuştur (URL-17, 2020).



Şekil 11. Engelli sarayında spor yapan bir engelli (URL-17, 2020)

Konu bağlamında Türkiye’de mevzuat veya standartlar bakımından eksiklik veya yetersizlik bulunmamakta, asıl problem uygulama kısmında oluşmaktadır. Engellilere yönelik daha fazla uygulamanın hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Türkiye’de engelsiz kentlere ilişkin yapılan birçok çalışma konuyu açıkça ortaya koymaktadır. 2013 yılında Sabancı Üniversitesi tarafından yapılan “Engelsiz Türkiye İçin: Yolum Neresindeyiz? Mevcut Durum ve Öneriler” adlı araştırma sonucunda, kentlerde engellilerin erişebilirliğini kısıtlayan ekonomik, kültürel, hukuksal, yapısal vb. birçok sorunun bulunduğu tespit edilmiştir (Sabancı Üniversitesi, 2013). Toplumsal Haklar ve Araştırmalar Derneği’nin (TOHAD) ise 2014’te yaptığı araştırma sonucuna göre umut kaydeden gelişmelerin olduğu, ancak hukuki düzenlemelerin engellilerin erişebilirlik sorununa tek başına yeterli bir çözüm sunmadığı görülmektedir. Mevcut çalışmaların planlı, gerçekçi ve uzun dönemli olmadığı, günü kurtarma amaçlı olduğu tespit edilmiştir. En önemli eksiklik ise toplumsal farkındalığın oluşturulamamış olmasıdır (TOHAD, 2015). Engellilerin erişebilirlik sorununu TSE Standartları çerçevesinde ele alan bir başka çalışma olan İstanbul Metropolen Alanı toplu taşıma sistemlerinde, engellilerin erişebilirliğine ilişkin çalışmaların standartlara uygun ve kullanılabilir şekilde yapılmadığı ve sürdürülebilir bir erişebilirliğe katkıda bulunmadığı ortaya konulmuştur (Tiyek vd., 2016). Soydan (2017) tarafından Ankara kent merkezinde yapılan çalışmada da kentin erişilebilirlik konusunda yetersizliğine ilişkin benzer hususlar belirlenmiştir. Konuyla ilişkili olarak Akkar Ercan ve Belge (2017) tarafından yapılan “Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli” adlı çalışmada yürünebilirlik ölçütleri

açısından çoklu saha araştırmaları karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Mersin tarihi kent merkezinde yapılan çalışmada, kent merkeziyle çevresi arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesine yönelik bütüncül ve kapsamlı bir ulaşım sistemi kurgusuna ihtiyaç olduğu belirlenmiştir. Toplu taşıma sistemlerinin çeşitlendirildiği ve yaya kullanımıyla ilişkilendirildiği bir planlama yaklaşımının çalışma alanının yaşanabilirlik ve yürünebilirlik düzeyini artıracadığı sonucuna varılmıştır (Akkar Ercan ve Belge, 2017).



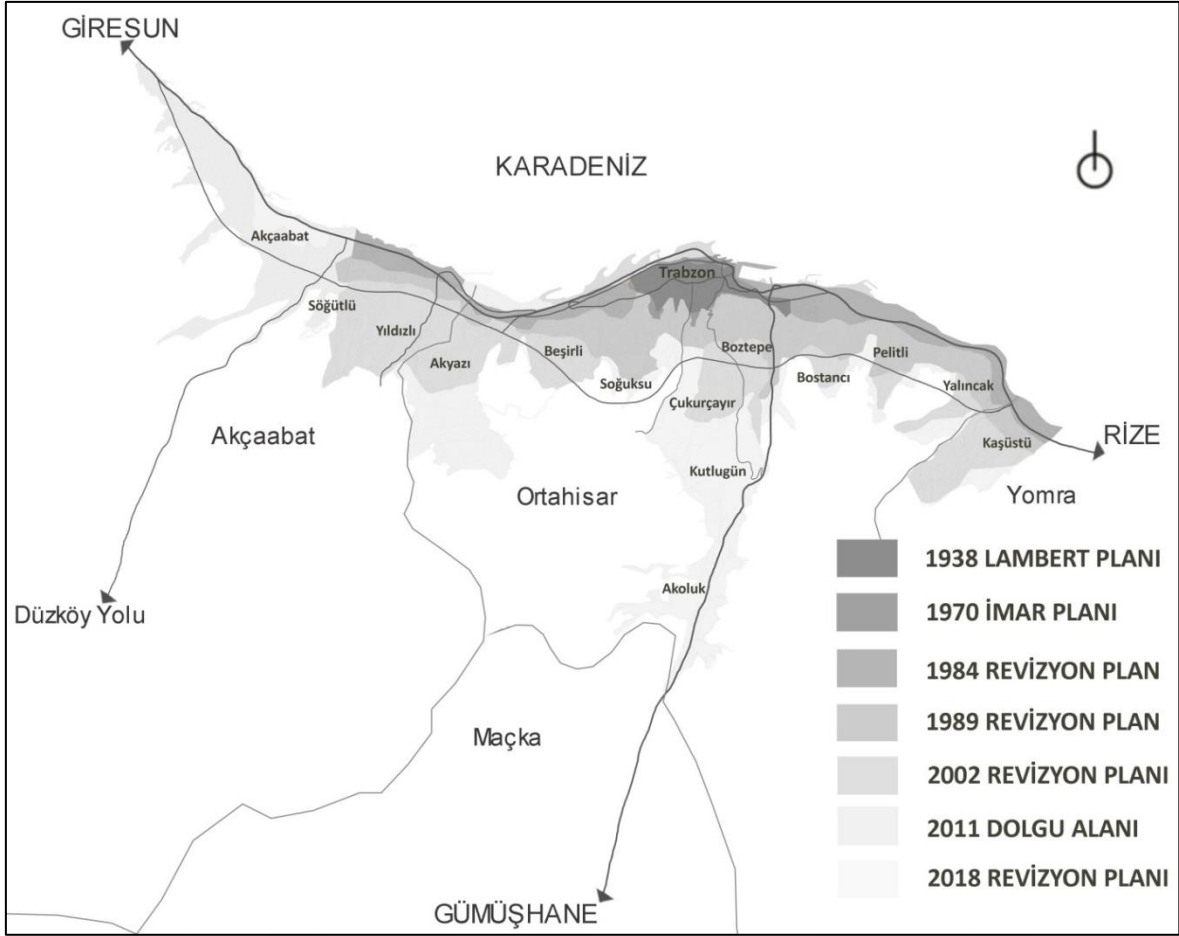
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

Bu bölümde ilgili alan yazınındaki konular çerçevesinde ortopedik engelli bireylerin kentsel hizmetlere ve merkezi iş alanına erişimine yönelik mekânsal ve bireysel konuları belirlemek amacıyla seçilen alanda, saha çalışması ve buranın kullanıcısı ortopedik engelli kişiler ile yarı yapılandırılmış görüşmeler yer almaktadır. Trabzon ili merkez ilçesi Ortahisar ile burada merkez işlevlerinin yoğunlaştığı alan olarak tanımlanan MİA, çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Ortahisar İlçesi'nde MİA tanımı yapılırken, kentin tarihsel süreçteki planlama faaliyetleri ve mevcut durumu esas alınmıştır.

2.1. Çalışma Alanı

Trabzon, Karadeniz Bölgesi'nin doğusunda yer almaktadır. Batısında Giresun, güneyinde Gümüşhane ve Bayburt, doğusunda Rize illeri, kuzeyinde ise Karadeniz bulunmaktadır. TÜİK (2020) verilerine göre, Trabzon ilinin 2020 yılı nüfusu 811.901'dir. Merkez ilçe olan Ortahisar'ın nüfusu ise 330.373'tür (URL-3 ve URL-6, 2020). Erişim düzeyi yüksek olması bakımından Ortahisar kent merkezi; kentsel nüfusun tümüne, hatta Doğu Karadeniz bölgesine (Gümüşhane, Rize vb.) hizmet eden, idari ve ekonomik hizmetlerin yoğunlaştığı alanda yer almaktadır (Sancar ve Acar, 2016). Trabzon, 2012 yılında büyükşehir belediyesi statüsüne kavuşmuştur (URL-3, 2020).

Kentlerin gelişimini etkileyen imar faaliyetleri ve kentlerin geçirdiği planlama deneyimleri mekânsal gelişimleri ile doğrudan ilişkilidir. Trabzon kenti için ilk planlama faaliyeti, 1937'de Jacques H. Lambert tarafından yapılmış olup 1938'de yürürlüğe girmiştir. 2000'li yıllara kadar doğu batı yönünde denize paralel olarak lineer gelişim gösteren kent, 2000'li yıllardan sonra güneye doğru da büyümeye başlamıştır. Şekil 12'de bu tarihten günümüze kadar kente ilişkin planların mekânsal gelişime etkileri genel kurgu olarak yer almaktadır.



Şekil 12. Ortahisar İlçesi ve yakın çevresine yönelik planların sınırları (Yeşiltepe, 2008 ve Trabzon Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, 2018 verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.)

Ortahisar'ın başlangıçta doğu-batı yönünde lineer geliştiği görülmektedir. 2000'li yıllardan sonra ise kent güneye doğru kompakt bir gelişim göstermeye başlamıştır. Ayrıca 2000'li yıllardan sonra kente gerçekleştiren yatırımlar iki alt merkez olan Yıldızlı-Söğütü ve Yalıncağ-Kaşüstü mahallelerini ön plana çıkarmıştır. Bu bağlamda özellikle Kaşüstü Mahallesi'ne taşınan Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi ve Adliye Sarayı ile birlikte orada yoğunlaşan oteller ve Cevahir AVM'nin varlığı, Kaşüstü Mahallesi'nin alt merkez olmasına neden olmuştur.

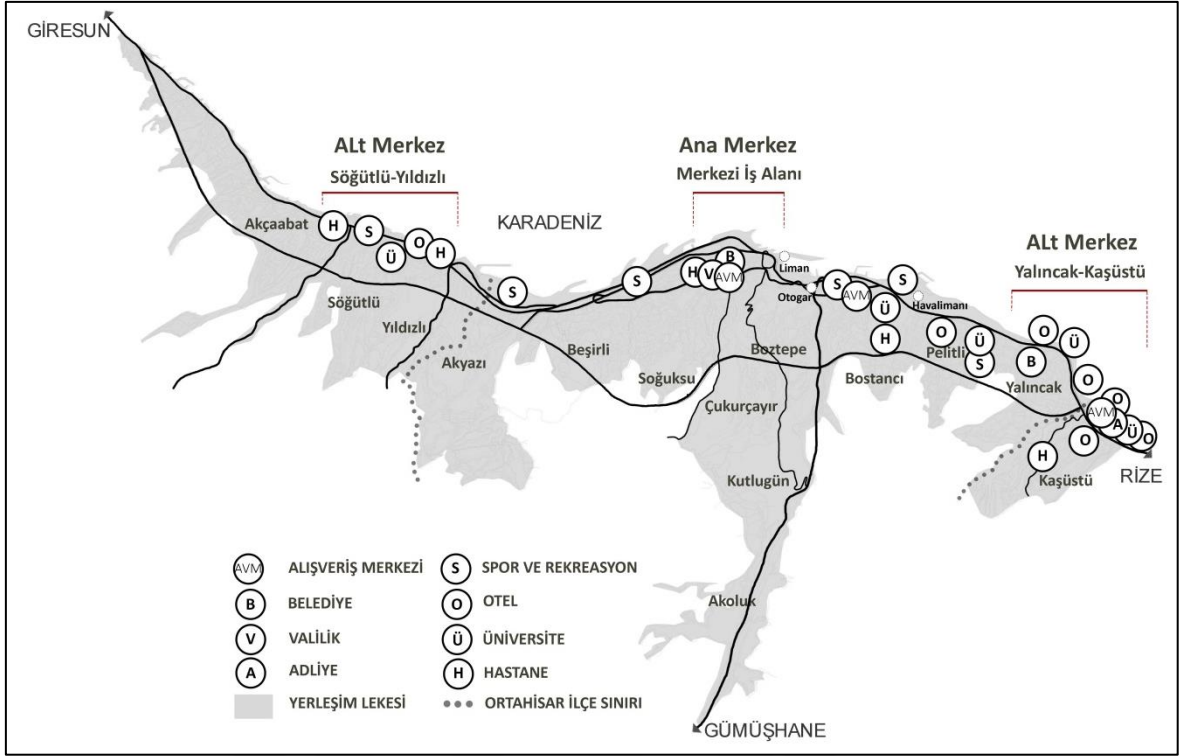
Trabzon'da 5216 sayılı Büyükşehir Kanunu'na istinaden yapılmış 1/50000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planında, ilin demografik ve sektörel yapısı, gelişim olanakları ile yönetim ve havza sınırları analiz edilerek beş adet planlama alt bölgesi oluşturulmuştur. Bunlardan 1. Planlama Alt Bölgesi; Ortahisar, Akcaabat, Yomra ve Arsin ilçelerinden oluşmaktadır. İl Çevre Düzeni Planı doğrultusunda 1. planlama alt bölgesine yönelik 1/25000 ölçekli nazım

imar planı hazırlanmıştır. Trabzon ili 2017 yılı 1/25000 ölçekli nazım imar planında alt merkezlerin tanımlanmaması, kentin gelişiminde tek merkezli yaklaşım önerilmesi, kentte sektörel dağılım ve ulaşım problemlerine neden olmaktadır.

1. planlama alt bölgesinin içerisinde Trabzon'un 1. kademe merkezi olan Ortahisar İlçesi'nin, ulaşım türlerinin kesişim odağında olduğu göz önünde bulundurulduğunda; ulaşım ana planı doğrultusunda mekânsal kararlar verilmesi beklenmektedir. Ancak Trabzon'un ana ulaşım planını hazırlamaya yönelik çalışmalar 2020 yılı Haziran ayında başlamıştır, günümüzde bu konulara yönelik herhangi bir plan bulunmamaktadır.

22.2.2018 tarihli ve 30340 sayılı Otopark yönetmeliği yürürlüğe girdikten sonra belediyelere ait otopark yönetmeliklerinin geçersiz olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla Trabzon'da kamuya terk edilmiş alanların zemin altı otopark alanı olarak düzenlenmesinin geçici çözümler olduğu görülmekte ve bu durumun taşıt trafiğini arttırdığı bilinmektedir. Ayrıca otopark alanlarında ticaret vb. kullanımların önerilmesinin trafik yoğunluğunu arttıracak tahmin edilmektedir. Bu bağlamda ulaşım ana planı hazırlanarak bu verilerin nazım imar ve uygulama imar planına aktarılması gerekmektedir.

Ortahisar İlçesi 2017 yılı 1/5000 ölçekli nazım imar planında kentin gelişiminde topografya yeterli düzeyde dikkate alınmamış, kentsel mekânlar ulaşım akslarına göre konumlanmıştır. Kentte ticaretin hizmet etki alanı düşünülerek nüfus yoğunluğu ve yerleşim düzenine uygun alt merkezler oluşturulması gerekmektedir. Kent merkezinin (Meydan Parkı-Atatürk Alanı ve yakın çevresi) dışında alt merkez potansiyeli olan alanlar bulunmaktadır. Ortahisar İlçesi'nin kent merkezi, birçok merkezi iş alanı işlevlerini içermekte olup bu işlevlerin önemli çoğunluğu Ortahisar ve yakın çevresindeki alt merkezlerde de yer almaktadır (Şekil 13).



Şekil 13. Ortahisar İlçesi ve yakın çevresindeki önemli kentsel kullanımlar (Trabzon Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, 2018 verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.)

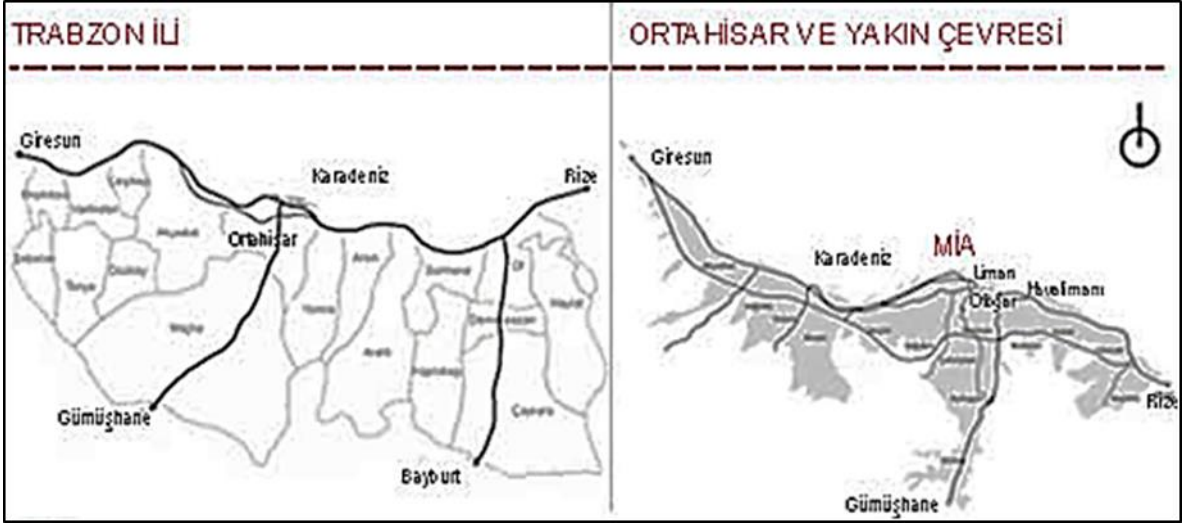
Ortahisar İlçesi doğu, orta ve batı bölgelerine ayrılarak planlama yapılmıştır. Trabzon'un planlama yaklaşımını büyük ölçüde etkileyen ilk yabancı sermayeli yatırım, 2008'de Kalkınma Mahallesi'nde Forum AVM ile başlamaktadır. İlçenin ana merkezinin yakın çevresinde bulunan tarihi bölgedeki kentsel dönüşümlerle birlikte Gülbahar Hatun Mahallesi'nde Varlıbaş AVM yapılmıştır. Batıda Beşirli Mahallesi'nde Trabzon'da gerçekleşen 2011 EYOF (Avrupa Gençlik Olimpik Oyunları) etkinliği için spor tesisleri, ayrıca Akyazı Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu inşa edilmiştir. Akçaabat İlçesi'nin Yaylacık, Söğütlü ve Yıldızlı Mahalleleri'nde eğitim, sağlık, spor ve turizm alanında yatırımlar gerçekleşmiştir. Doğu bölgesi olan YalıncaK Mahallesi'nde 2007 itibariyle turizm yatırımları gerçekleşmiş olup Pelitli Mahallesi'nde 2011 itibariyle eğitim, spor ve turizm alanında yatırımlar hayata geçirilmiştir. Pelitli ve YalıncaK Mahalleleri'nde Avrasya Üniversite'sinin birer kampüsü de açılmıştır. 2011'de Kaşüstü Mahallesi'nde Cevahir AVM ve Kaşüstü Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi yapılmış, ayrıca Adliye Sarayı' da buraya taşınmıştır. Trabzon'da merkezi iş alanı işlevlerini içeren

kentsel hizmet alanları ve bu alanlarda ortopedik engellilere yönelik ek hizmetler Tablo 13'te gösterilmiştir.

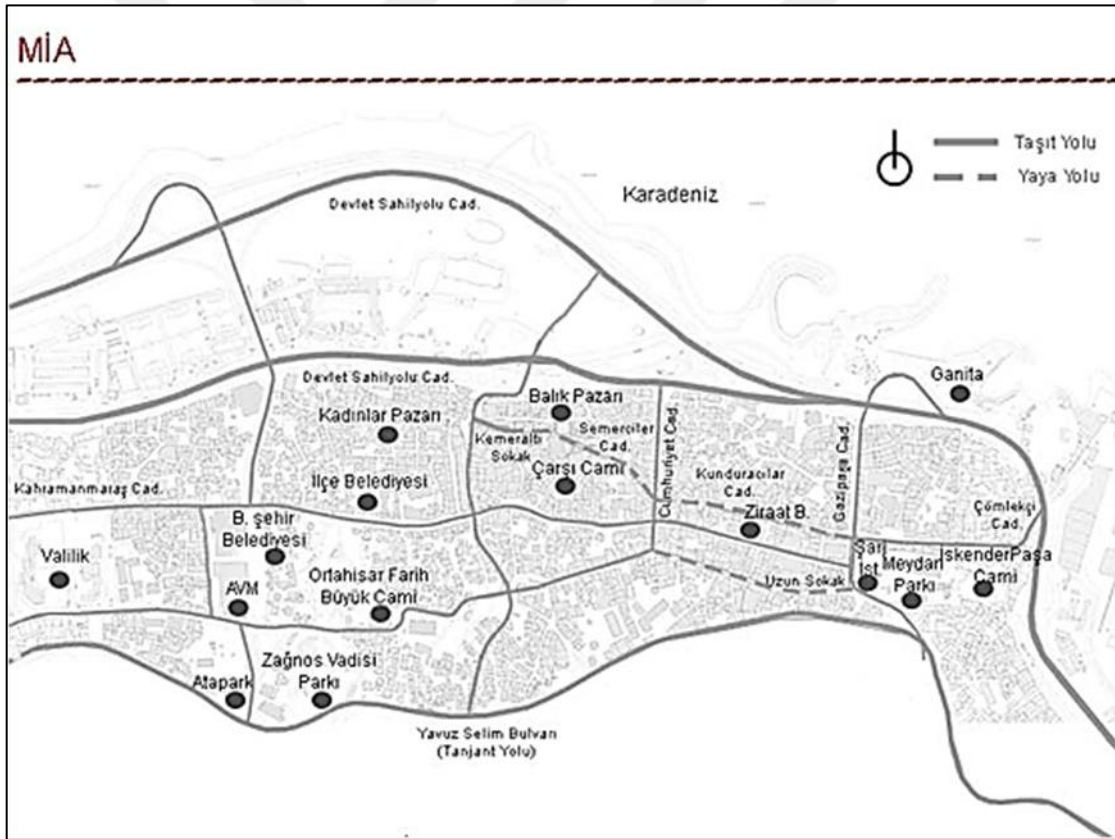
Tablo 13. Trabzon'da merkezi iş alanı işlevleri (URL-7, 2020)

Kentsel Hizmet Alanları	Kentsel Hizmetler	Ortopedik Engellilere Yönelik Ek Hizmetler
Ticaret Alanı	Perakende Ticaret, Lokanta, Restoran, Kafe, Berber, Optikçi, Düğün Salonu, Banka, Atm	
Turizm Alanı	Otel Alanı, Apart Otel Alanı, Pansiyon Alanı Günübirlik Tesis Alanı	
Eğitim Alanı	Anaokulu Alanı, İlkokul Alanı, Ortaokul Alanı, Lise Alanı, Özel Eğitim Alanı, Mesleki ve Teknik Öğretim Tesisi Alanı, Yüksek Öğretim Tesisi Alanı	Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi, Özel Eğitim Meslek Lisesi
Sağlık Alanı	Hastane, Aile Sağlığı Merkezi, Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi, Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Merkezi	Rehabilitasyon ve Aile Danışma Merkezi
Kamu Hizmet Alanı	Belediye, Valilik, Resmi Kurumlar, Dernek/Vakıf	Ortopedik Engellilere Yönelik Dernekler
Kültürel Tesis Alanı	Kütüphane, Halk Eğitim Merkezi, Kültür Merkezi, Tiyatro, Sinema, Müze, Kongre Salonu	
Sosyal Tesis Alanı	Kreş, Çocuk Yuvası, Yaşlı ve Engelli Bakımevi Açık Ve Kapalı Spor Tesis Alanları, Yurt Alanı	Engelli Bakım Merkezi, Engelli Danışma Merkezi
İbadet Alanı	Cami, Mescit	
Açık ve Yeşil Alanlar	Park, Çocuk Bahçesi ve Oyun Alanı	Engelsiz Park
Ulaşım	Terminal, Havaalanı, Liman, Genel Otopark Alanı	Engelli Araç Atölyesi, Otopark Hizmeti*, Engelli Aracı Şarj İstasyonları
*Engelli bireylere ilk 3 saat ücretsiz otopark imkânı sunulmaktadır.		

Trabzon İli'nin yürürlükteki imar planında merkezi iş alanı sınırı bulunmamaktadır. Tarihsel süreç içerisindeki planlama faaliyetleri, kentsel gelişme ve günümüzdeki durum incelendiğinde Trabzon İli Ortahisar İlçesi içerisinde (Şekil 14) sınırları gösterilen alan merkezi iş alanı olarak belirlenmiştir (Şekil 15). Trabzon İli Ortahisar İlçesi'nde kuzeyde Devlet Sahil Yolu Caddesi, güneyde Yavuz Selim Bulvarı (Tanjant Yolu), doğuda Meydan Parkı /Çömlekçi Caddesi (Taşbaşı yokuşu) ve batıda da Hükümet Konağı ile sınırlandırılan alan merkezi iş alanı olarak tanımlanmıştır. Ortopedik engelli bireylerin kentsel hizmetlere erişimi ve MİA'daki dolaşımı/hareketliliği bu alan içerisinde sorgulanmıştır.



Şekil 14. Trabzon İli Ortahisar İlçesi



Şekil 15. Merkezi iş alanı

Trabzon İli Ortahisar İlçesi'nin merkezi iş alanında Devlet Sahilyolu Caddesi, Kahramanmaraş Caddesi, Gazipaşa Caddesi, Cumhuriyet Caddesi, Tanjant Yolu, Uzun Sokak'ın batısı (taşıt yolları) ile Uzun Sokak'ın doğusu, Kunduracılar Caddesi, Semerciler

Caddesi (yaya yolları) en yoğun kullanılan cadde ve sokaklardır. Kahramanmaraş Caddesi, Meydan Parkı'ndan başlayıp Ayasofya'ya kadar uzanmaktadır, eğimi azdır ve tek yönlü araç trafiğine açıktır. Cadde kaplaması Trabzon taşı ile Arnavut kaldırımı şeklinde döşenmiştir. Caddenin karşılıklı iki yönünde kaldırımlar bulunmaktadır. Cadde üzerinde on beş adet banka ve finans kuruluşu yer almaktadır. Ayrıca iş merkezleri, döviz büroları, bir otel, yeme-içme yerleri, mağazalar, çarşılar, eğitim birimleri, otobüs durakları ve dolmuş bekleme yerleri bulunmaktadır. Caddeden, Uzun Sokak ve Kunduracılar Caddesi'ne ara geçişlerle bağlantılar bulunmaktadır. Gazipaşa Caddesi, Meydan Parkı'ndan başlayıp Devlet Sahilyolu Caddesi'ne kadar denize dik uzanmaktadır ve tek yönlü araç trafiğine açıktır. Caddenin karşılıklı iki yönünde kaldırımlar bulunmaktadır. Cumhuriyet Caddesi, Kahramanmaraş Caddesi ve Devlet Sahilyolu Caddesi arasında, denize dik konumlanmıştır ve tek yönlü araç trafiğine açıktır. Ancak caddenin bir tarafında kaldırım bulunmamaktadır.

Uzun Sokak'ın Cumhuriyet Caddesi'yle kesiştiği alanın doğusu yaya, batısı ise taşıt kullanımına açıktır ve eğimi azdır. Cadde üzerinde bir otel, yeme-içme yerleri, mağazalar, çarşılar ve eğitim birimleri bulunmaktadır. Kunduracılar Caddesi sadece yaya kullanımına açıktır ve eğimi azdır. Cadde üzerinde yeme-içme yerleri, mağazalar, çarşılar bulunmaktadır. Semerciler Caddesi sadece yaya kullanımına açıktır ve eğimi yer yer artmaktadır. Cadde üzerinde mağazalar ve satış yerleri bulunmaktadır. MİA'da yapı adaları geniş değildir ve yol dokusu organiktir. Sokaklar eğrisel olup değişken genişliktedir, dar ve çıkmaz sokaklar bulunmaktadır.

2.2. Araştırmanın Yöntemi

Çalışma kapsamında yöntemsel açıdan iki aşamalı bir süreç izlenmiştir. Bunlardan ilki ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmet alanlarına ve MİA'ya erişebilirliğinin tespitine yönelik yapılan mekânsal analizler; ikincisi ise ortopedik engellilerin bu alanlara erişim deneyimlerini belirlemek amacıyla telefonla gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmelerdir. Soruların içeriğini ve telefonla uygulanma biçiminin çalışmaya katkısını test etmek amacıyla 3 kişi ile pilot çalışma yapılmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşmeler, amaçlı örnekleme yöntemiyle telefonda belirlenen ortopedik engellilerle gerçekleştirilmiştir.

Mekânsal analizlerde; taşıtla erişilebilirlik düzeyinin tespitine ilişkin otobüslerin ve dolmuşların niteliği ile bilet fiyatları, otobüs hatları, otobüs durakları ve dolmuş bekleme yerlerinin konumu ve niteliği, otoparkların konumu ve niteliği MİA'da yerinde tespit ve gözlem yapılmıştır. Yaya erişilebilirlik düzeyinin tespitine yönelik akülü araç şarj istasyonları ve yaya güzergâhlarının niteliği (yaya yolları, kaldırımlar, yaya geçitleri, rampalar, sokak dokusu, geçirgenlik, okunabilirlik ve yol eğimi) konularına ilişkin yerinde tespit yapılmış ve uygulama imar planları incelenmiştir. Yaya güvenliği konusuna ilişkin çalışma alanındaki yaya-araç arasındaki kot farkı, aydınlatma elemanlarının, acil haberleşme olanaklarının ve bilgilendirme elemanlarının durumu yerinde tespit edilmiştir. Kentsel hizmetlere erişilebilirlik düzeyinin tespitine ilişkin ise bina ve yakın çevresi; merdivenler ve bina girişlerinde rampa durumu, kapı genişliği ve zemin kaplaması alt ölçütleri üzerinden yerinde incelenmiştir. Kentsel hizmet binalarına yaya erişimde yukarıda bahsedilen yaya erişim düzeyinin tespitine yönelik, binalara taşıtla erişimde ise otobüs durakları ve otoparklara yönelik yerinde tespitler yapılmıştır.

Yapılan görüşmelerde; taşıtla erişilebilirlik düzeyinin tespitine yönelik otobüslerin ve dolmuşların niteliği ve otobüs hattı konusunda bilgi almak için Trabzon Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanı'yla yüz yüze görüşme gerçekleştirilmiştir. Ayrıca kullanıcı deneyimlerini belirlemek için, sözü edilen konulara ek olarak otobüs sefer sıklıkları, otobüs ve dolmuş bilet fiyatları, otobüs durakları ve dolmuş bekleme yerlerinin konumu ve niteliğine yönelik ortopedik engellilere sorular yöneltilmiştir. Otoparklar için MİA'daki otopark görevlilerinden bilgi alınmıştır. Yaya erişilebilirlik düzeyinin tespitine ilişkin akülü araç şarj istasyonları ve yaya güzergâhlarının niteliği (yaya yolları, kaldırımlar, yaya geçitleri, rampalar ve zemin kaplama) konularına yönelik ortopedik engellilere sorular yöneltilmiştir. Yaya güvenliğine ilişkin aydınlatma elemanları, acil haberleşme olanakları ve bilgilendirme elemanları ile bunların dışında kentsel mekânda karşılaştıkları durumlara ilişkin onlara sorular sorulmuştur. Kentsel hizmetlere erişilebilirlik düzeyinin tespitine ilişkin bina ve yakın çevresi; merdivenler ve bina girişlerinde rampa durumu, kapı genişliği ve zemin kaplamasının erişilebilirlik üzerindeki etkileri konusu üzerinden ortopedik engellilere sorular yöneltilmiştir. Kentsel hizmet binalarına yaya erişime ve taşıtla erişimde otobüs durakları ve otoparklara ilişkin de onlara sorular sorulmuştur. Ayrıca ortopedik engellilerin en çok kullandıkları kentsel hizmet alanları ve güzergâhların tespiti için de sorular yöneltilmiştir.

Mekânsal analizler ve görüşmelerde niteliksel ve niceliksel olarak incelenecek olan ortopedik engelliler için erişilebilirlik ölçütleri Tablo 14’te ele alınmaktadır. Bu noktada mekânsal analizler ve görüşmelerden elde edilen bilgilere göre, Ortahisar İlçesi’nde ortopedik engellilere yönelik ek hizmetler de tablolarda yer almaktadır. Çalışma kapsamında Ortahisar ve yakın çevresi ile merkezi iş alanı aşağıda belirtilen dört ölçüt aracılığıyla incelenmektedir. MİA’da yoğun kullanılan taşıt ve yaya yolları ile Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetler erişilebilirlik düzeylerine göre karşılaştırılmasını sağlayan bir değerlendirme tablosu hazırlanmıştır (Tablo 31 ve Tablo 32). Tablolar; MİA’daki taşıt ve yaya yolları, Ortahisar ile yakın çevresindeki kentsel hizmetlerin erişilebilirlik ölçütlerine göre, mekânsal analizler ve görüşme sonuçlarına bağlı olarak bulguların değerlendirilmesiyle ortaya çıkan nihai sonuçları içermektedir. Bu tablolarda belirgin bir şekilde ortopedik engellilerin erişebilirliği için uygun ve uygun olmayan yollar/güzergâhlar ve kentsel hizmetler yer almaktadır.

Tablo 14. Ortopedik engelliler için erişilebilirlik ölçütleri

	Mekânsal Analizler	Görüşmeler	
Ana Ölçüt	Alt Ölçütler	Alt Ölçütler	
A. Taşıtlı erişim	A1. Otobüs	A1. Otobüs	
	A1a. Otobüslerin niteliği ve otobüs hattı A1b. Otobüs durakları (Yeri ve niteliği) A1c. Otobüs seferleri A1d. Bilet fiyatları/Ücretsiz	A1a. Otobüslerin niteliği ve otobüs hattı A1b. Otobüs seferleri A1c. Otobüs durakları (Yeri ve niteliği) A1d. Bilet fiyatları/Ücretsiz	
	A2. Dolmuş	A2. Dolmuş	
	A2a. Araçların niteliği A2b. Bekleme yerleri A2c. Dolmuş ücreti	A2a. Araçların niteliği	
	A3. Özel Araç (Otopark)	A3. Özel Araç (Otopark)	
	A3a. Otoparkların kent merkezindeki konumu A3b. Otoparkların niteliği A3c. Otopark ücreti uygulaması	A3a. Otoparkların kent merkezindeki konumu A3b. Otoparkların niteliği	
	B. Yaya Erişim ve Dolaşım	B1. Akülü araç şarj istasyonları	B1. Akülü araç şarj istasyonları
B2. Yaya yolları		B2. Yaya yolları	
B2a. Kaldırımlar B2b. Yaya geçitleri B2c. Rampalar B2d. Yol dokusu/geçirgenlik B2e. Okunabilirlik B2f. Yol eğimi		B2a. Kaldırımlar B2b. Yaya geçitleri B2c. Rampalar B2d. Zemin kaplama	
B3. Yaya Güvenliği		B3. Yaya Güvenliği	
B3a. Bilgilendirme Elemanları		B3a. Bilgilendirme Elemanları	
C. Kentsel Hizmetlere Erişim		C1. Bina ve yakın çevresi /binaya yaklaşma	C1. Bina ve yakın çevresi /binaya yaklaşma
		C1a. Bina girişi C1b. Merdiven	C1a. Bina girişi C1b. Merdiven
	C2. Binaya erişim (Yaya/taşıtlı erişim)	C2. Binaya erişim (Yaya/taşıtlı erişim)	
	C2a. Otobüs hattı C2b. Otobüs durağı C2c. Otopark	C2a. Otobüs hattı C2b. Otobüs durağı C2c. Otopark	
		C3. Zihin Haritaları	
D. Ortahisar' da Ortopedik Engellilere Yönelik Ek Hizmetler	-Engelli otoparkı -Engelli aracı şarj istasyonu -Engelli araç tamir atölyesi -Ortahisar Belde Spor Kulübü Ampute Futbol takımında oyuncuların ulaşım ve spor malzemelerinin karşılanması -Belediye bünyesinde engelliler için dernek yeri	-Gençlik Merkezi -Engellilere yönelik derneklerin düzenlediği kurslar -Trabzon Büyükşehir Belediyesi Engelli Konağı	

2.2.1. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Formunun Hazırlanması ve Örneklemin Belirlenmesi

Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere ve MİA'ya erişebilirlik durumlarını belirlemek amacıyla açık uçlu sorulardan oluşan bir görüşme formu kullanılmıştır. Trabzon'daki ortopedik engellilerle yapılan görüşmenin soruları üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm demografik özelliklerine ilişkin, ikinci bölüm merkezi iş alanına erişimlerine ve merkezi iş alanında dolaşımına ilişkin ve üçüncü bölüm ise kentsel hizmetlere erişimlerine ilişkin sorulardan oluşmaktadır. Ayrıca Trabzon kentine ve MİA'ya yönelik mekânsal algıları da en çok gittikleri yol ve kullandıkları kentsel hizmetler üzerinden belirlenmeye çalışılmıştır. Görüşmenin seyrine bağlı olarak ilave sorular da yöneltilmiştir (Ek 1).

Örneklem seçiminde amaçlı örnekleme yöntemi uygulanmıştır. Bunun sebebi; önceden belirlenmiş bir dizi ölçütü karşılayan kişilere ulaşılmasına, farklı bilgiye sahip olduğu düşünülen durumların derinlemesine çalışılmasına olanak sağlamaktır. 2020 yılı "Ulusal Engelli Veri Sistemi'nde" kayıtlı ve hayatta olan engelli sayısı ülkemizde 2.505.851 olup 384.578 kişi ortopedik engellidir (URL-2, 2020). TÜİK (2011) engelliliğe ilişkin Nüfus ve Konut Araştırması sonuçlarına göre, Trabzon ilinde yürümede, merdiven çıkmada veya inmede zorluk yaşayan 32 bin kişi bulunmaktadır (URL-9, 2020). Trabzon'da ikamet eden, ortopedik açıdan engelli olan, 18 yaş ve üstü, kentteki toplam nüfus içerisindeki kadın ve erkek nüfus oranı ve farklı yaş gruplarının dağılımı, demografik yapı ve sosyoekonomik durum ölçütlerinin çeşitliliği dikkate alınarak örneklem belirlenmiştir. Görüşmeler devam ederken, veriler doygunluğa ulaştığında (aynı soruya benzer cevapların sıkça gelmesi durumu) görüşmeler sonlandırılmıştır. Bu kapsamda çalışmada 14'ü kadın 21'i erkek olmak üzere 35 ortopedik engelli bireylerle görüşme yapılmıştır.

2.2.2. Yarı Yapılandırılmış Görüşmelerin Uygulanması

Çalışma kapsamında ortopedik engelli bireylerin Ortahisar merkezi iş alanında ve yakın çevresinde bulunan kentsel hizmetlere erişebilirliğini belirlemek için yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır. Bu yöntemin seçilmesinin nedeni; yapılandırılmış görüşme tekniğinden daha esnek olması, önceden sorulması planlanan

görüşme taslağına, görüşme akışına göre sorular eklenebilmesi ve kişilerin yanıtlarıyla konunun detaylandırılmasının sağlanmasıdır. Pandemi sürecinde yüz yüze görüşmenin sağlık açısından riskleri düşünülerek, görüşmeler telefon aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Telefonla görüşme tekniğinde kişilerin jest ve mimikler görülüp okunamadığı hususunda eleştirilmesine rağmen, zamansal bir tasarruf sağlanması ve uzaktaki kişilere ulaşma imkânı sunması da tercih nedenleri arasında yer almaktadır. Görüşme için önceden randevu alınmıştır.

Katılımcılarla, bireysel olarak telefon aracılığıyla görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerin başlangıcında çalışma hakkında bilgilendirme yapılmış ve bu çalışmaya katkı vermeyi kabul edenler ile çalışma yürütülmüştür. Görüşmelerin çözümlenmesi aşamasında gözden kaçan herhangi bir şey olmaması için görüşmenin kayıt altına alınması hususunda katılımcılardan izin istenmiş, buna izin verenler ile yapılan görüşmeler kayıt altına alınmıştır. Çalışma kapsamında yapılan görüşmelerin en kısası 15 dakika, en uzun 45 dakika ve ortalama 25 dakikalık sürelerde gerçekleştirilmiştir.

3. BULGULAR

Başlık iki ana bölümden oluşmaktadır: 1. Mekânsal analizlere ilişkin bulgular, 2. Yarı yapılandırılmış görüşmelere ilişkin bulgular. Birinci bölümde, ortopedik engelli bireylerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere taşıtla ve yaya erişimi ve MİA'da yaya dolaşımını etkileyen faktörler değerlendirilmiştir. Kentsel hizmet alanlarının konumları haritalandırılmıştır ve ortopedik engellilerin kentsel hizmet binalarına erişimde ve bina yakın çevresinde karşılaştıkları durumlar incelenmiştir. İkinci bölümde görüşmeler dört alt başlıkta ele alınmıştır: 1. Ortopedik engellilerin demografik yapısına ilişkin bulgular, 2. Ortopedik engellilerin MİA'ya erişimde ve MİA'da yaya dolaşımında karşılaştıkları durumlara ilişkin bulgular, 3. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere erişimde karşılaştıkları durumlara ilişkin bulgular, 4. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresi ile merkezi iş alanına yönelik zihin haritaları.

3.1. Mekânsal Analizlere İlişkin Bulgular

Ortopedik engellilerin MİA'ya taşıtla/yaya erişimi ile MİA'da yaya dolaşımında ve Ortahisar ve yakın çevresinde bulunan kentsel hizmetlere erişiminde karşılaştıkları durumlara ilişkin mekânsal bulgular değerlendirilmiştir. MİA'ya taşıtla erişimde toplu taşımanın (otobüs ve dolmuşların nitelikleri ve otobüs hattı), otobüs ve dolmuş duraklarının ve otoparkların; yaya erişimde yaya yollarının niteliği ve engelli aracı şarj istasyonunun planlama ve tasarım ilkeleri ve TSE'nin belirlediği erişilebilirlik standartlarıyla uygunluğu değerlendirilmiştir. Kentsel hizmet binalarına erişimde bina ve yakın çevresinin (bina girişi, merdiven) ve binaya erişimin (otopark, otobüs hattı ve durağı) planlama ve tasarım ilkeleri ve TSE'nin belirlediği erişilebilirlik standartlarıyla uygunluğu değerlendirilmiştir.

3.1.1. Taşıtla Erişim

- Otobüslerin ve Dolmuşların Nitelikleri ve Otobüs Hattı

Trabzon ilinde toplamda 155 tane olan otobüslerin 104 tanesi (% 67) alçak tabanlı olup ortopedik engelli bireylerin kullanımına uygundur. Sabit bir güzergâhı olmayıp sürekli hat değiştirmekte olan otobüsler ve şoförler, Ortahisar İlçesi'nin tamamına, diğer tüm ilçelerin de merkezlerine gitmektedir. Engelli erişimine uygun olan otobüsler alçak tabanlı olmasından ve arazi şartlarından dolayı kırsal bölgelere ulaşım sağlayamamaktadır (Trabzon Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı, 2021). 736 sayılı Kanun'un 1. Maddesi'nin ikinci ve üçüncü fıkraları kapsamında % 40'tan yüksek engelli raporu olan bireylerin otobüsleri ücretsiz kullanım hakkı bulunmaktadır. Ağır engellilerin bir kişiyi geçmemek koşuluyla refakatçileri de ücretsiz ulaşımdan faydalanmaktadır (URL-8, 2020). Bunların dışında engeli bulunanlar ve 65 yaş altı kişiler, Ortahisar İlçesi içerisinde 2021 yılı itibariyle öğrenci 1,20 TL, sivil 1,70 TL otobüs ücreti ödemektedir.

Kaşüstü Mahallesi'ndeki Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi'ne yirmi dakikada bir Beşirli Mahallesi'nden ve Yenimahalle'den otobüs seferi bulunmaktadır. KTÜ Farabi Hastanesi'ne on beş dakikada bir Moloz mevki, Köşk (Erdoğan Mahallesi) ve Beşirli Mahallesi'nden otobüs seferi bulunmaktadır. Trabzon ili Maçka İlçesi'ndeki Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi'ne otuz dakikada bir Meydan Parkı'nda otobüs seferi bulunmaktadır. Uzak ilçelerden gelen bireyler gidecekleri yere varmak için Moloz mevki ve Meydan Parkı'ndan (Trabzon Barosu karşısı) aktarma yapmaktadır. Kent merkezinden Kaşüstü Hastanesi'ne gitmek için otobüsle 45-60 dakika yolculuk yapılmaktadır. Kent merkezinden Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi'ne (Maçka) ise otobüsle yolculuk süresi 40-50 dakikadır.

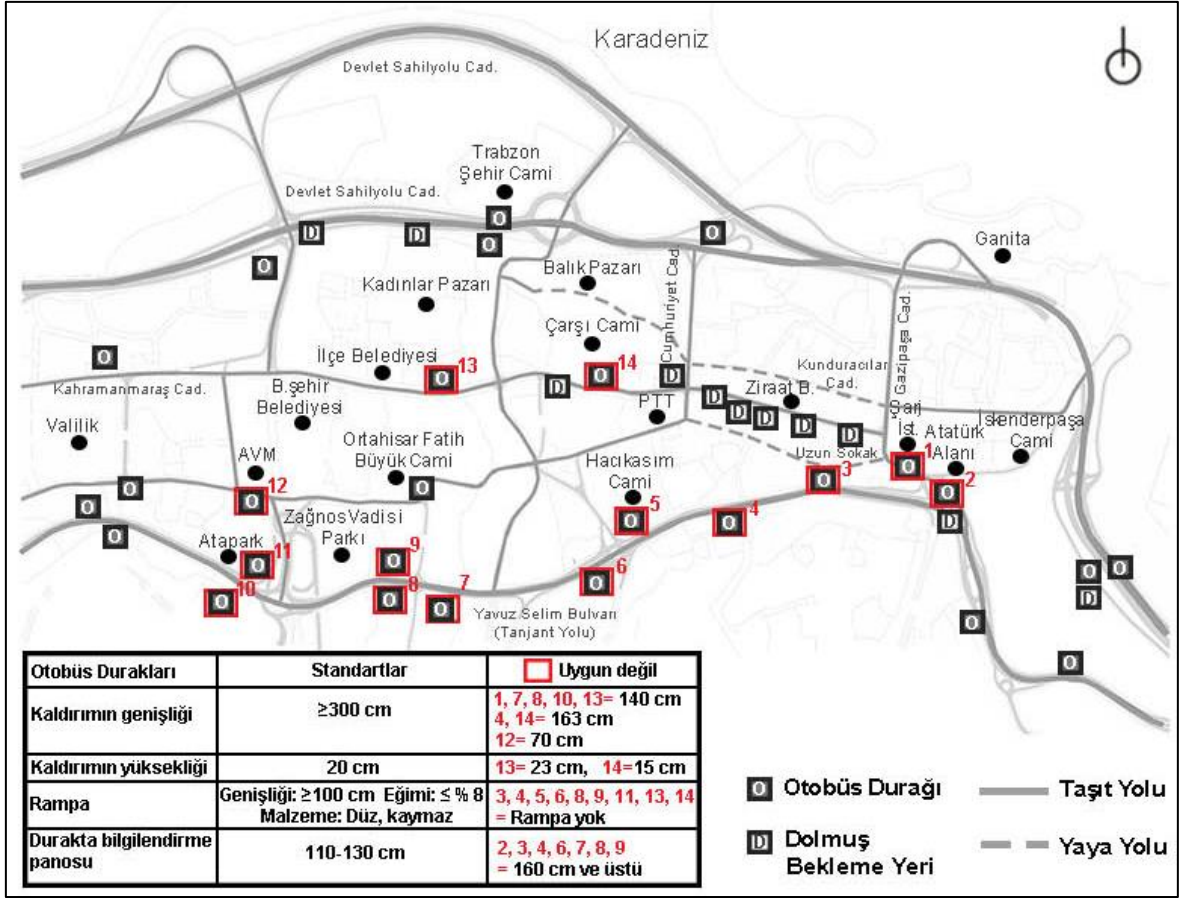
Ortahisar İlçesi'nde rampalı, asansörlü 12 kişilik dolmuşlar 2020 yılı Aralık ayında kullanılmaya başlamış ancak henüz tüm araçların değişimi sağlanamamıştır. İlçe'nin tamamına hizmet veren toplam 689 dolmuşun yalnızca 135'i bu özelliklere sahiptir. Dönüşümü ilk başlatan Boztepe hattı olup en çok dönüşümü yapılan dolmuşlar Havaalanı-Pelitli-Kaşüstü-Meydan hattındadır. Ortahisar İlçesi'nin mahalleleri olan Yenicuma, Yenimahalle, Yeşiltepe'de ve Batpazarı hattında henüz hiç dönüşüm yapılmamıştır. Diğer dolmuşların dönüşümü de 2021 yılının Aralık ayı sonuna kadar tamamlanıp, Ortahisar İlçesi'nde ortopedik engellilerin daha rahat kullanabilecekleri ulaşım imkânı sağlanması amaçlanmaktadır (Trabzon Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı, 2021).

Ortahisar İlçesi içerisinde 2021 yılı dolmuş ücretleri 3,00 TL'dir. 2021 yılı itibariyle % 40-69 oranında engelli bireylerin 0,657 TL, % 70 ve üzeri engellilerin ise 1,024 TL engelli maaşı aldığı bilinmektedir. Yapılan görüşmeler sonucu da ortopedik engellilerin aylık ortalama gelirlerinin, 2021 yılı itibariyle asgari ücretin altında olduğu göz önünde bulundurulduğunda dolmuş ücretlerinin onların karşılayabileceği ücretin üzerinde olduğu açıkça görülmektedir.

- Otobüs ve Dolmuş Durakları

MİA'da Tanjant Yolu (Yavuz Selim Bulvarı) ve Kahramanmaraş Caddesi üzerinde otobüs durakları yoğunlaşmakta olup Uzun Sokak'ın sonunda Meydan Parkı yönünde bir durak bulunmaktadır. Buralardan Ortahisar İlçesi'ndeki tüm mahallelere giden otobüs hatları geçmektedir. İldeki diğer ilçelere giden otobüs hatlarının ilk hareket yerleri Moloz'daki (Kadınlar Pazarı'nın kuzeyi) ve Meydan Parkı'nın güneyinde, Tanjant Yolu viyadüğünün altından geçilerek ulaşılan Trabzon Barosu'nun karşısındaki otobüs duraklarıdır. MİA'da, otobüs durakları arasındaki mesafe Tanjant Yolu üzerinde (400 m altı) planlama ve tasarım ilkelerine uygundur. Ancak Kahramanmaraş Caddesi'nden Meydan Parkı'na kadar olan 575 m'lik mesafede otobüs durağı bulunmamaktadır. Bu bağlamda MİA'da otobüs durağı sayısının az olduğu belirlenmiştir.

Ortopedik engellilerin kentsel mekânda otobüs duraklarını rahat kullanımı için; kaldırım genişliğinin 300 cm ve üstü, kaldırım yüksekliğinin 20 cm, rampa genişliğinin 100 cm ve üzeri, eğimi % 8 ve altı, rampa zemini düz ve kaymaz malzemeden olup duraklardaki bilgilendirme panoları yüksekliği 110-130 cm aralığında olması gerekmektedir. Bu standartlara ilişkin mekânsal analizde; haritada bulunan tablolarda standartlara uygun olmayan alanların değerleri belirtilmiştir (Şekil 16).



Şekil 16. MİA'daki otobüs duraklarının ortopedik engellilerin erişimi açısından değerlendirilmesi ve dolmuş bekleme yerlerinin konumu

MİA'daki taşıt yollarında otobüs duraklarının erişilebilirliği (A1 ölçütü) üzerinden belirlenen parametreye göre, ortopedik engelliler için uygunluğunun (1=uygun değil, 2=uygun) sorgulamaları yapılmıştır (Tablo 15).

Tablo 15. MİA'daki taşıt yollarının otobüs duraklarının erişilebilirliği ölçütü üzerinden değerlendirilmesi

A1. Otobüs Durakları		Tanjant Yolu	Kahramanmaraş Cad.	Gazipaşa Cad.	Cumhuriyet Cad.
	Kaldırımın genişliği	1	1		
	Kaldırımın yüksekliği	2	1		
	Rampa	1	1		
	Duraklarda bilgilendirme panosu	1	2		

1: Uygun değil, 2: Uygun / Hücrelerin boş olması ilgili alanda bu parametrelerin sorgulanacağı bir durumun olmadığını ifade etmektedir.

Tanjant Yolu ve Kahramanmaraş Caddesi, A1 ölçütüne ilişkin dört kriterden üçünün uygun olmadığından yola çıkılarak “1=uygun değil” olarak değerlendirilmiştir. Gazipaşa ve Cumhuriyet caddelerinde otobüs durağı bulunmadığından A1 ölçütünde değerlendirilmeye alınmamıştır.

MİA’daki otobüs duraklarında; standartlara uygun olmayan kaldırım genişlikleri ve yükseklikleri, rampalar, bilgilendirme panoları dikkate alındığında ortopedik engelliler için durakların erişilebilir olmadığı görülmektedir. Bundan dolayı da toplu taşıma durakları ile yaya yollarının erişilebilir ve güvenli bağlantısı sağlanamamaktadır.

Ortahisar İlçesi’nde dolmuş önemli bir ulaşım aracıdır ve çok yaygın kullanılmasına rağmen durakları bulunmamaktadır, sadece indi-bindi yapılan yerleri tanımlanmıştır. Ortahisar’ da ortopedik engellilere uygun dolmuşlar 2020 yılı Aralık ayında kullanılmaya başlanmıştır. Ancak dolmuş duraklarının bulunmaması, dolmuş bekleme yerlerinde uzun kuyrukların olması ortopedik engellilerin dolmuşa erişimini olumsuz etkilemektedir (Şekil 17).



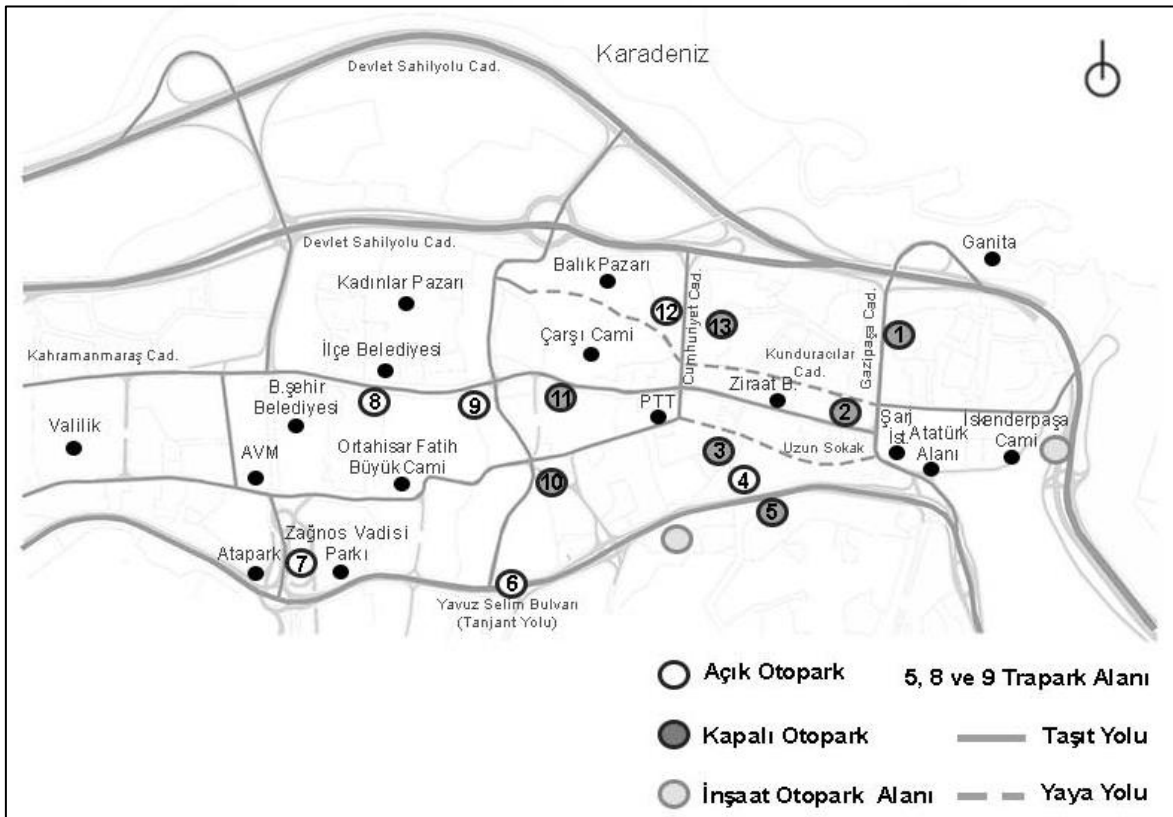
Şekil 17. MİA’da dolmuş bekleme yeri

- Otopark Alanları

MİA’daki otoparkların büyük bir kısmı alanın doğusunda konumlanmıştır. MİA’nın batı tarafında otopark alanlarının yeterli olmadığı görülmektedir. Otoparklardan binaya olan mesafenin en fazla 50 m olması gerekmektedir. MİA’daki otoparklar arası mesafenin en az 185 m, en fazla 445 m olduğu ve batısında bu mesafelerin daha da arttığı gözlemlenmektedir. MİA’daki kentsel hizmet binalarının bazılarının bünyesinde engelli otoparklarının olmaması (Tablo 19) sebebiyle MİA içerisindeki otoparklardan binalara erişim sağlanamadığı bilinmektedir. Ayrıca MİA’daki otoparkların hiçbirinde engelli park

yerlerinin olmadığı belirlenmiştir. Onlara yönelik yaya düzenlemelerinin de olmaması, MİA'da otoparkların yetersiz olduğunu göstermektedir.

MİA'da belediyenin dört tane, özel dokuz tane ve yapımı henüz tamamlanmamış inşaat halinde iki tane otopark alanı bulunmaktadır (Şekil 18). Belediyenin otopark yerlerinden biri tamamen ücretsizdir. Trabzon Büyükşehir Belediyesi'nin otopark alanları olan Trapark'ların kapasitesi sınırlı olmasına rağmen ilk 20 dakika herkese, ilk üç saat engellilere ücretsizdir. Özel otoparklar tüm bireyler için ücretli olup aracın cinsine ve saat aralığına göre ücret tarifesi değişmektedir. Trapark'lar dâhil otoparkların hiçbirinde engelli park yeri ve engelliler için bilgilendirme ve yönlendirme levhaları bulunmamaktadır.



Şekil 18. MİA'daki otopark alanlarının konumları

3.1.1.1. Ortopedik Engelliler açısından MİA'ya Taşıtlı Erişimin Değerlendirilmesi

MİA'da Kahramanmaraş Caddesi'nde tek yönlü taşıt trafiğinin olması yaya erişimine kolaylık sağlamakta ancak caddenin zemin kaplaması ve kullanıcı yoğunluğu dolaşımda kısıtlılık oluşturmaktadır. Tanjant Yolu'nda ise iki yönlü taşıt trafiğinin olması,

kaldırımların yer yer daralması özellikle ortopedik engelliler için problem oluşturmaktadır. Cumhuriyet Caddesi'nde ve Gazipaşa Caddesi'nde tek yönlü taşıt trafiği bulunmakta ancak Cumhuriyet Caddesi'nde karşılıklı kaldırımların olmadığı bir alan olup her iki caddenin de ortopedik engellilerin kullanımına uygun düzenlenmediği görülmektedir.

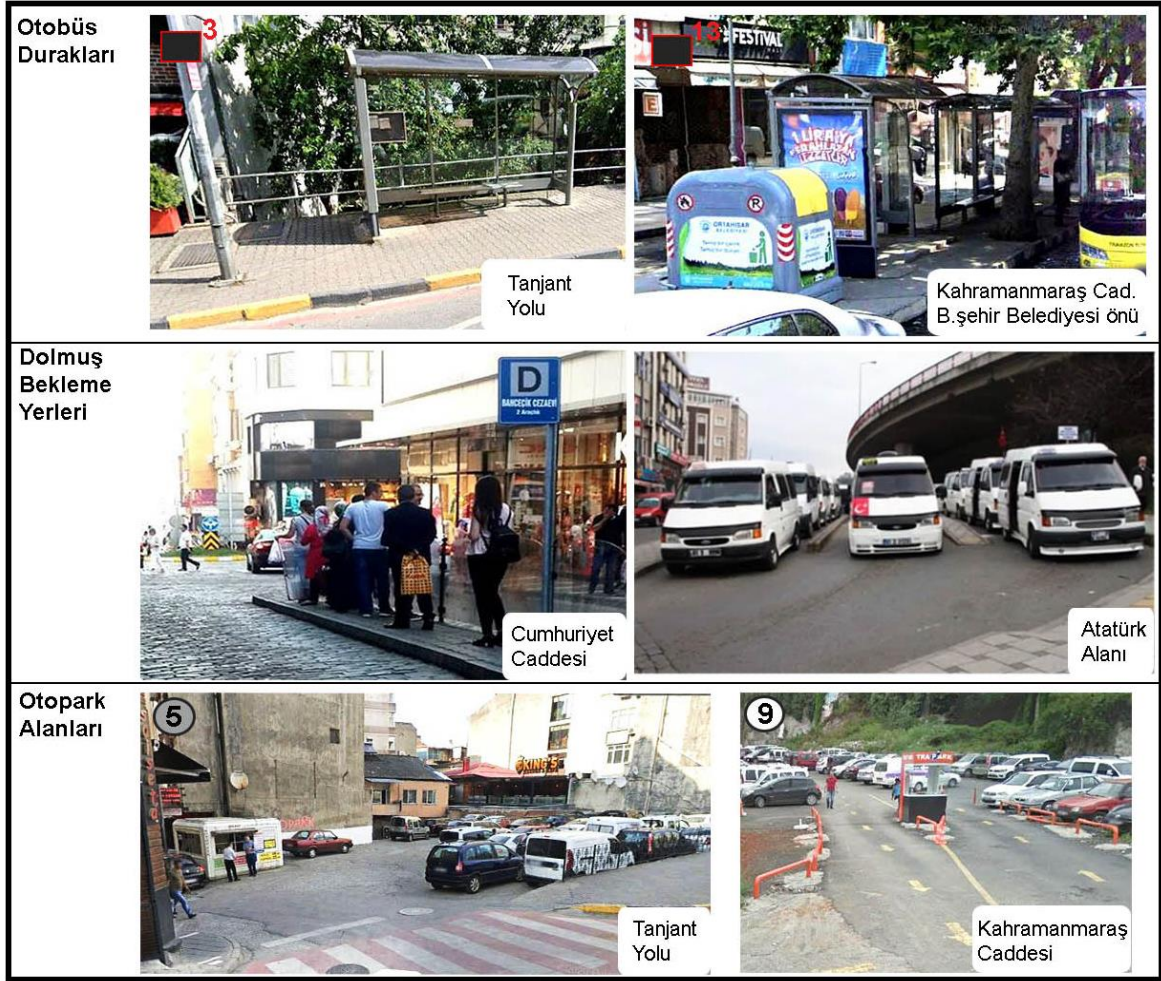
MİA'ya taşıtla erişimde, taşıtla erişim (A) ölçütleri üzerinden belirlenen parametreye göre, ortopedik engelliler için uygunluğu (1=uygun değil, 2=uygun) değerlendirilmiştir (Bkz. 1.10. Ortopedik engellilerin erişim düzeylerini arttırmaya yönelik kentsel tasarım ilkeleri). MİA'daki taşıt yollarında yapılan değerlendirmeler Tablo 16'da yer almaktadır.

Tablo 16. MİA'da ortopedik engelliler için taşıtla erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi

Ana Ölçüt	Alt Ölçütler	Tanjant Yolu	Kahramanmaraş Cad.	Gazipaşa Cad.	Cumhuriyet Cad.
A. Taşıtla erişim	A1. Otobüs				
	A1a. Otobüslerin niteliği ve otobüs hattı	2	2		
	A1b. Otobüs durakları (Yeri ve niteliği)	1	1		
	A1c. Otobüs seferleri	2	2		
	A1d. Bilet ücretleri	2	2		
	A2. Dolmuş				
	A2a. Araçların niteliği	1	1	1	1
	A2b. Bekleme yerleri	1	1	1	1
	A2c. Dolmuş ücreti	1	1	1	1
	A3. Özel Araç (Otopark)				
	A3a. Otoparkların kent merkezindeki konumu	1	1	1	1
	A3b. Otoparkların niteliği	1	1	1	1
	A3c. *Otopark ücreti (3 saat ücretsiz)	2	2	1	1
	1: Uygun değil, 2: Uygun / Hücrelerin boş olması ilgili alanda bu parametrelerin sorgulanacağı bir durumun olmadığını ifade etmektedir.				

Tanjant Yolu ve Kahramanmaraş Caddesi'nde Tablo 16'da bahsedilen alt ölçütlere ilişkin on kriterden altısının, Gazipaşa ve Cumhuriyet caddelerinde ise Tablo 16'da belirtilen ölçütlerin hiçbirinin uygun olmaması sebebiyle, MİA'da yoğun kullanılan taşıt

yollarının ortopedik engellilerin erişimi için uygun olmadığı tespit edilmiştir. İlgili konulara ilişkin sorunlara yönelik örnek fotoğraflar Şekil 19’da yer almaktadır. Burada fotoğraflarda gösterilen numaralandırmalar, taşıtla erişimde engel oluşturan alanlara ilişkin haritalarda verilmektedir (Bkz. Şekil 16, 17).



Şekil 19. MİA’da ortopedik engellilerin taşıtla erişiminde engel oluşturan durumlar

3.1.2. Merkezi İş Alanına Yaya Erişim ve Merkezi İş Alanında Yaya Dolaşım

MİA’da ortopedik engellilerin yaya dolaşımında yol dokusu, geçirgenlik, okunabilirlik ile cadde ve sokak eğimleri analizleri yapılmış, engelli aracı şarj istasyonlarının varlığının ve niteliğinin, yaya yollarının, kaldırımların, yaya geçitlerinin, rampaların ve bilgilendirme elemanlarının planlama ve tasarım ilkeleri ile TSE’nin belirlediği erişilebilirlik standartlarına uygunluğu tespit edilmiştir.



Şekil 21. MİA'da ortopedik engellilerin kullanamadığı ara yollardan örnek fotoğraflar

Katılımcılara sokak dokusunun erişilebilirliğine ilişkin üç soru yöneltilmiş olup bunlar 4.2.4. Ortopedik engelli bireylerin zihin haritaları başlığında ele alınmıştır. Görüşme sonuçları, ortopedik engellilerin MİA'daki caddelerin ve sokakların hiçbirine kolay ve rahat erişemediğini göstermektedir. Ayrıca araç trafiği ve gelişigüzel park edilen araçlar, yaya erişimlerini kısıtlamaktadır.

Özetle, MİA'daki sokak dokusunun hem görsel hem de fiziksel geçirgenliğinin az olduğu ve hiçbir cadde ve sokağın ortopedik engelliler için erişilebilir ve dolayısıyla onlar açısından yaşanabilir olmadığı görülmektedir. Ayrıca araç trafiği ve otopark sorunları, ortopedik engellileri MİA'ya yaya olarak erişimden ve alanda yaya dolaşımdan kendilerini geri çekmeleri gibi bir kısıtlamaya neden olmaktadır.

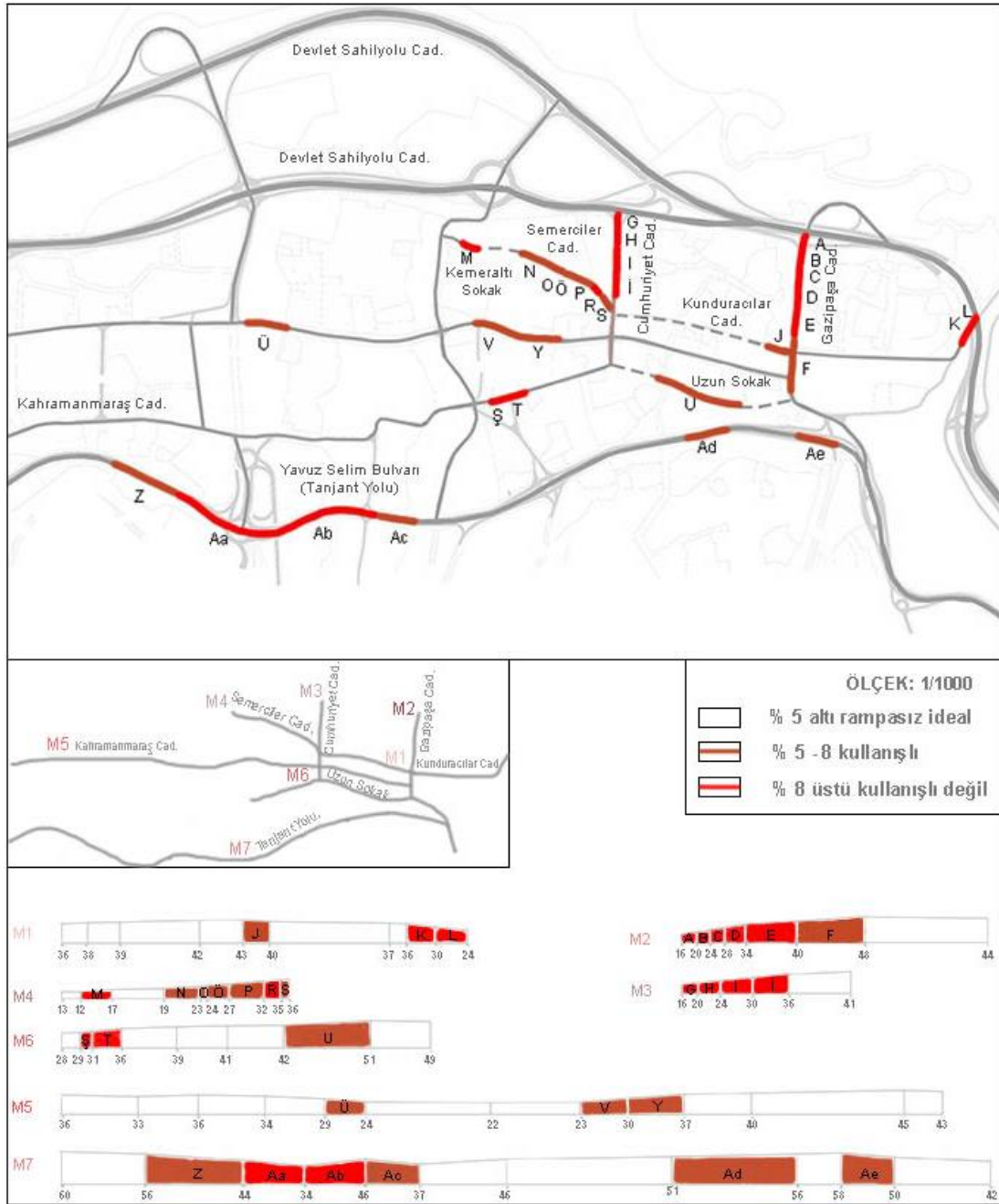
- Okunabilirlik

Ortahisar ve yakın çevresinin okunabilirlik analizi için ortopedik engellilerden görüşme yoluyla bilgiler alınarak bu bilgiler haritalara işlenmiştir. Böylelikle zihin haritaları oluşturulmuştur. Bu yolla Trabzon'da ortopedik engellilerin zihinlerinde yer eden merkez ve merkez dışı kullanımlar kullanıcı yoğunluğuna göre düşük, orta ve yüksek olmak üzere değerlendirilerek haritalandırılmıştır (Bkz. 4.2.4. Ortopedik engelli bireylerin zihin haritaları).

MİA'nın sokak dokusu, geçirgenliği ve okunabilirliğine ilişkin elde edilen bulgular, MİA'da yönelimlerin ve erişilebilirliğin sağlanamadığını göstermektedir. Bu bağlamda MİA'nın okunabilirliğinin düşük olduğu görülmektedir.

- Cadde ve Sokak Eğimleri

Yaya yolu güzergâhında özellikle ortopedik engellilerin kolay hareket edebilmesi için rampaların eğimi en fazla % 5 olmalıdır, % 8 üstü eğimli yollarda hareket zorluğu çekildiği bilinmektedir. % 5-8 eğim aralığında ise ortopedik engelliler birinin yardımıyla hareket edebilmektedir. Bu kapsamda MİA'daki cadde ve sokakların eğim analizi Şekil 22'de yer almaktadır.



Şekil 22. MİA'daki cadde ve sokakların eğim analizi

MİA eğim açısından incelendiğinde, Gazipaşa Caddesi'nin %14'ün üzerinde eğim ile en yüksek değere sahip olduğu belirlenmiştir (A: % 14,2, B: % 16, C: % 14,8, D: % 15,4, E: % 14,9). Cumhuriyet Caddesi'nin de eğim değerleri yüksektir (G: % 12,5, H: % 10,2, I: % 9,8, İ: % 8,9). Tanjant Yolu'nda da eğimin yüksek olduğu alanlar tespit edilmiştir (en az % 0,8, en fazla % 11,9). Kunduracılar Caddesi'nin, Semerciler Caddesi'nin ve Uzun Sokak'ın bazı yerlerinin uygun eğim aralığında olduğu, ancak bazı yerlerinde ise eğim değerlerinin yüksek olduğu görülmektedir (K: % 11,3, L: % 10, M: % 8,7, R ve Ş: % 9,1 ve T: % 9,2). MİA'da sadece Kahramanmaraş Caddesi engellilerin erişebilirliği açısından uygun eğim aralığındadır (en az % 0,6, en fazla % 7,9).

MİA'da yaya aksı sürekliliğinin sağlanamadığı görülmektedir. Semerciler Caddesi'nin genel olarak yüksek sayılabilecek eğimde olduğu, Kunduracılar Caddesi'ne bağlanan kısmında da eğimin arttığı tespit edilmiştir. Ayrıca Kunduracılar Caddesi'nin de sonunda (Meydan Parkı) eğimin arttığı görülmektedir. Bu bağlamda, eğimin artması ile yol ağının bağlanabilirliğinin sağlanamadığı bilinmektedir. MİA'da sözü edilen tüm yaya yollarının taşıtla kesiştiği, kesişim noktaları ve devamında kesintisiz bir engelsiz hareketin sağlanamadığı tespit edilmiştir.

- Engelli Aracı Şarj İstasyonu

Trabzon'da Ortahisar İlçesi'nde iki adet (Meydan Parkı'nda ve Akyazı Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu'nda) engelli aracı şarj istasyonu bulunmaktadır. Türkiye Sakatlar Derneği Trabzon Şube'sinin Ortahisar İlçesi'nde yapmış olduğu çalışmada Eski Gençlik Merkezi ve Yüzüncü Yıl Parkı (Kalkınma Mahallesi), Meydan Parkı, Moloz mevki, Ayasofya Sahili (Yenimahalle), Atapark, Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu (Akyazı Mahallesi) olmak üzere yedi farklı konumda engelli aracı şarj istasyonu önerilmiştir, ancak sadece iki tanesinin (Meydan Parkı ve Akyazı) uygulaması gerçekleştirilmiştir. Bu iki şarj istasyonunun yeterli olmadığı görülmektedir. Akülü araçla en fazla 7-8 km gidilebildiği durum düşünüldüğünde önerilen istasyonların tamamının hayata geçirilmesiyle birlikte, ortopedik engellilerin Ortahisar İlçesi'nde yaya dolaşımında sorun yaşamayacağı görülmektedir. Aynı anda iki kişinin şarj edebildiği bu şarj istasyonlarının açık alanda bulunması olumsuz hava koşullarında kullanımı zorlaştırmaktadır (Şekil 23). Akülü araçlar ve tekerlekli sandalyelerin bakımları ve onarımları Trabzon Büyükşehir Belediyesi Engelli Araç Atölyesi tarafından ortopedik engellilerin evlerinden alınıp ücretsiz olarak yapılmaktadır.



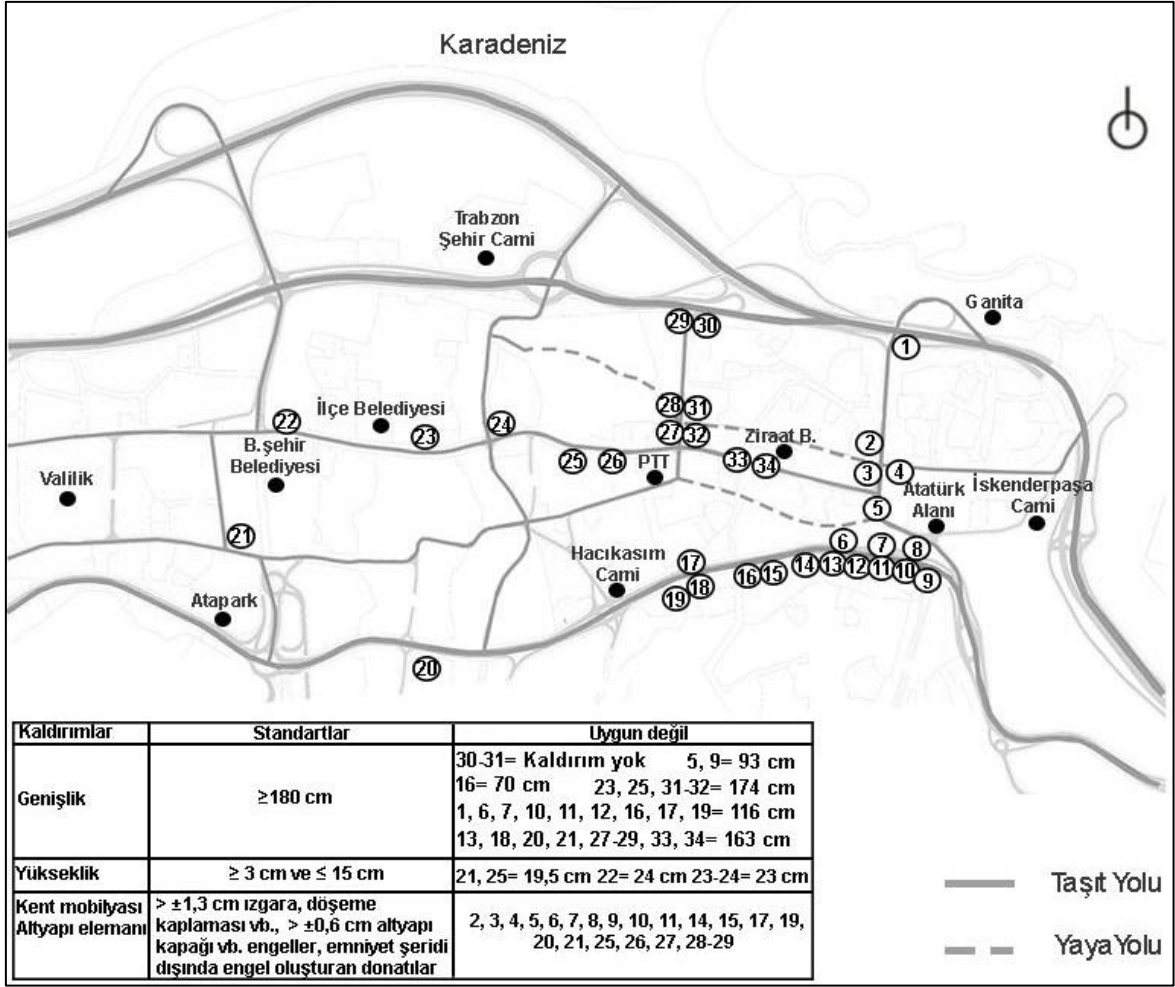
Şekil 23. Engelli aracı şarj istasyonu

Engelli aracı şarj istasyonlarının rahat kullanılabilmesi için bu alanların yakın çevresinin de tekerlekli sandalye kullanımına uygun olarak düzenlenmesi önem taşımaktadır. Ancak MİA'da ortopedik engellilerin kullanımına uygun olmayan yaya düzenlemeleri, onların buraya erişimlerini kısıtlamaktadır.

- Yaya Yolları ve Kaldırımlar

MİA'da sadece yaya kullanımında olan Uzun Sokak'ın doğusu ve Kunduracılar Caddesi'nin genişliklerinin (300 cm üstü) ortopedik engelli kullanıcıların durumu dikkate alındığında yeterli olduğu gözlemlenmiştir. Ancak, Semerciler Caddesi yer yer çok dardır. Uzun sokak en az 665 cm ve en fazla 1480 cm ve ortalama 1070 cm genişliktedir. Kunduracılar Caddesi en az 500 cm, en fazla 990 cm ve ortalama 725 cm genişliktedir. Kunduracılar Caddesi'nin devamı olan Semerciler Caddesi en az 210 cm en fazla 520 cm ve ortalama 370 cm genişliktedir.

Ortopedik engellilerin kentsel mekânda kaldırımları rahat kullanımı için; kaldırım genişliğinin 180 cm ve üstü, kaldırım yüksekliğinin 3 cm - 15 cm'ye eşit veya bu aralıkta olması, zemin yüzeyinde kot farkı veya donatı, altyapı vb. elemanların onların hareketi açısından engel oluşturmayacak şekilde konumlandırılması gerekmektedir. Bu konulardaki standartlara ilişkin mekânsal analizde; haritada bulunan tabloda standartlara uygun olmayan alanların değerleri yer almaktadır (Şekil 24).



Şekil 24. MİA'daki kaldırımların ortopedik engellilerin erişimi açısından değerlendirilmesi

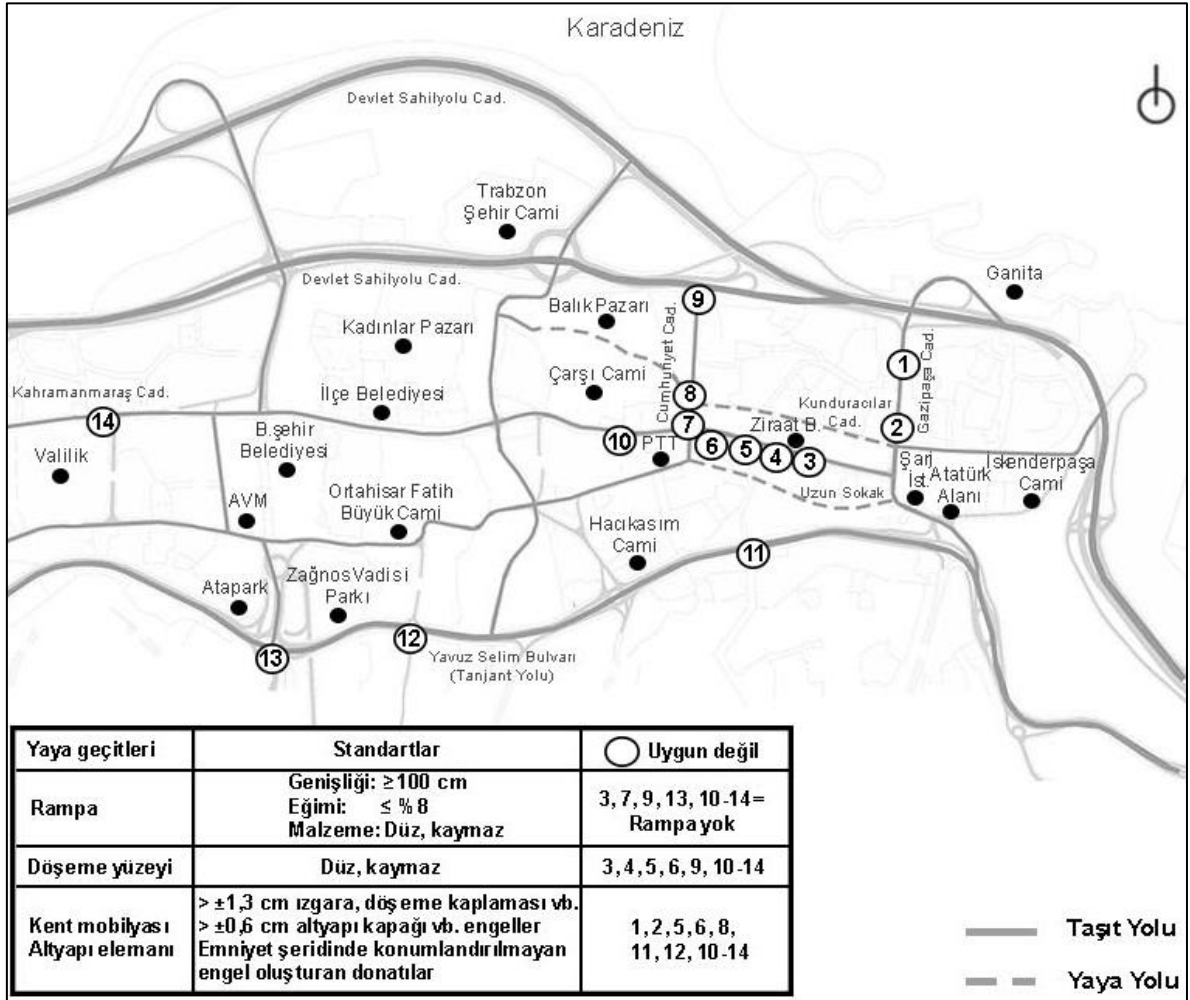
MİA'daki kaldırımlar standartlara uygun değildir. Burada; kaldırımların kent mobilyaları, altyapı elemanlarından dolayı daraldığı, genişlik bakımından dar olduğu ve her ikisinin de bir arada olduğu üç durumdan söz edilmektedir. Ayrıca kaldırım yükseklikleri de değişken özellik göstermesinden ötürü standartlara uygun değildir. MİA'daki kaldırımlar değerlendirildiğinde erişim açısından sorunların en fazla tespit edildiği yer alanın doğusunda, kentli tarafından yoğun kullanılan Meydan Parkı'na yakın kısımda olduğu görülmüştür. Tanjant Yolu'nun doğusu, Gazipaşa ve Cumhuriyet Caddesi ile Kahramanmaraş Caddesi'nin tamamında kaldırımların engellilerin erişimi konusundaki tasarım ilkeleri ve TSE standartlarına uygun olmadığı belirlenmiştir.

Çalışma yapılan alandaki sokaklardaki ve caddelerdeki dinlenme ve oturma alanları yeterli olmamakla birlikte, olumsuz hava koşullarından koruyacak saçakları da

bulunmamaktadır. Sadece yaya kullanımında olan yolların zeminleri düzgün ve kaymaz malzemeden yapılmış olup tekerlekli sandalye kullanımına uygundur.

- Yaya Geçitleri ve Rampalar

Ortopedik engellilerin kentsel mekânda yaya geçitleri ve rampaları rahat kullanımı için; rampaların genişliği 100 cm ve üstü, üç yöne eğimli, eğimi % 8 ve daha az, zemin kaplaması düz ve kaymaz malzemeden olup zemin yüzeyinde kot farkı veya donatı, altyapı vb. elemanlardan kaynaklanan engeller bulunmaması gerekmektedir. Bu standartlara ilişkin mekânsal analizde; haritada bulunan tabloda standartlara uygun olmayan alanların değerleri belirtilmiştir (Şekil 25).



Şekil 25. MİA'daki yaya geçitlerinin ve rampaların ortopedik engellilerin erişimi açısından değerlendirilmesi

MİA'daki yaya geçitlerinde rampaların birçoğu üç yöne % 8 eğimli olmayıp genişliği ve zemin kaplaması da standartlara uygun değildir. Ayrıca yaya geçitleri üzerinde emniyet şeridinde konumlandırılmayan donatılar, altyapı elemanları ve döşemelerden kaynaklanan engellerin de bulunduğu alan çalışması ile tespit edilmiştir. Tanjant Yolu'nda ve Cumhuriyet Caddesi'nde yaya geçitleri arasındaki mesafe tasarım ilkeleri ve TSE standartlarına uygundur. Gazipaşa Caddesi'nde yaya geçitleri arası mesafe 135 m'den azdır. Kahramanmaraş Caddesi'nin Meydan Parkı'ndan Cumhuriyet Caddesi'ne kadar olan kısmında yaya geçitleri arası mesafe 135 m'den azdır. Kahramanmaraş Caddesi'nin Cumhuriyet Caddesi'nden Trabzon Büyükşehir Belediyesi'ne kadar olan kısmında 800 m'lik mesafede ise yaya geçidinin bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu durum yayaların istedikleri her yerden karşıya geçmelerine neden olmakta ve yaya güvenliğini tehdit etmektedir.

MİA'da yaya güvenliğine ilişkin mekânsal analizlerde; yaya ile taşıtın kot farkıyla birbirinden ayrıldığı, aydınlatma elemanlarının yukarıda belirtilen caddeler ve sokaklarda bulunduğu belirlenmiştir. Ancak ortopedik engellilere yönelik herhangi bir acil haberleşme olanaklarının ve bilgilendirme elemanlarının olmadığı tespit edilmiştir.

3.1.2.1. Merkezi İş Alanına Yaya Erişimin ve Merkezi İş Alanında Yaya Dolaşımın Değerlendirilmesi

MİA'ya yaya erişim ve MİA'da yaya dolaşımında, yaya erişim ve dolaşım (B) ölçütleri üzerinden belirlenen parametreye göre, ortopedik engelliler için uygunluğu (1=uygun değil, 2=uygun) değerlendirilmiştir (Bkz. 1.10. Ortopedik engellilerin erişim düzeylerini arttırmaya yönelik kentsel tasarım ilkeleri). MİA'daki yaya ve taşıt yollarında yapılan değerlendirmeler Tablo 17'de yer almaktadır.

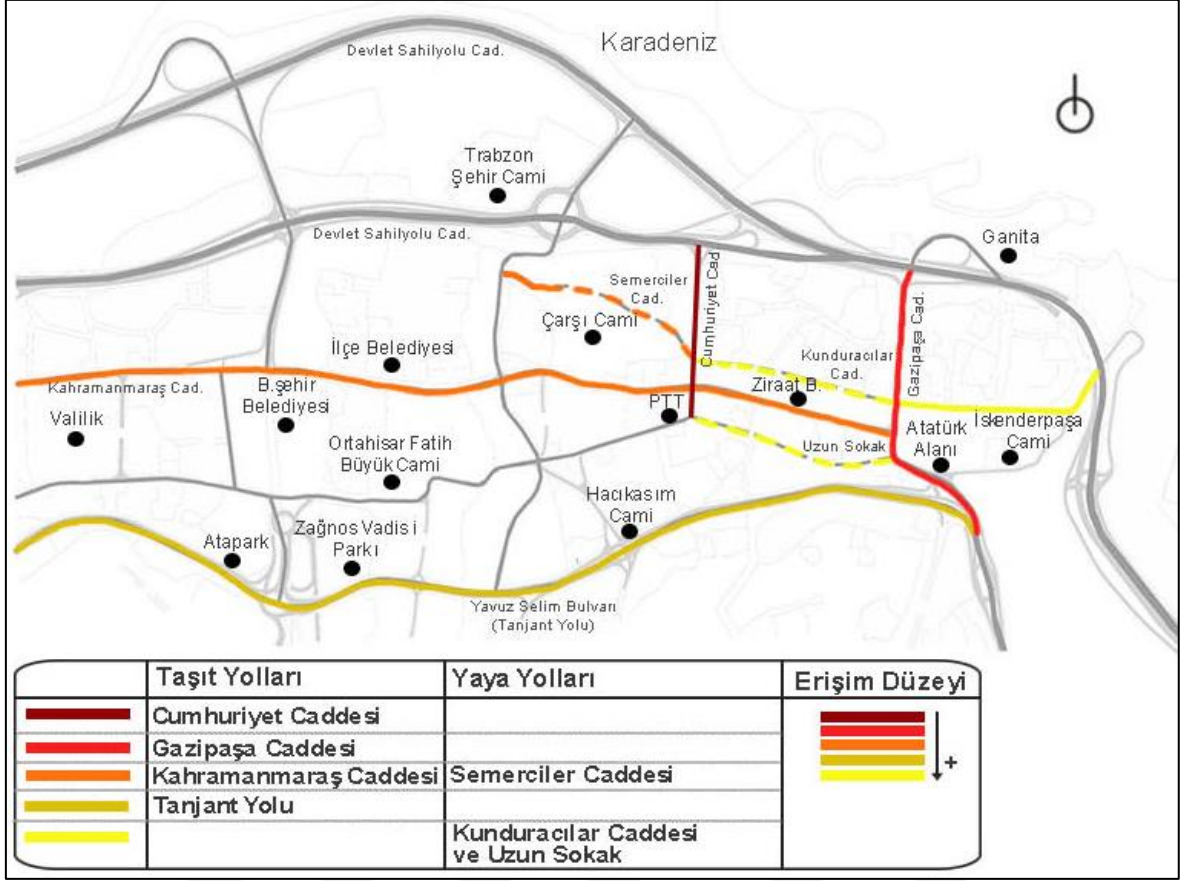
Tablo 17. MİA’da ortopedik engelliler için yaya erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi

Ana Ölçüt	Alt Ölçütler	Uzun Sokak	Kunduracılar Cad.	Semerciler Cad.	Tanjant Yolu	K. Maraş Cad.	Gazipaşa Cad.	Cumhuriyet Cad.
B1. Akülü Araç Şarj İstasyonu		1	1	1	1	1	1	1
B2. Yaya Yolları	Süreklilik	1	1	1				
	Genişlik	2	2	1				
	Yüzey malzemesi	2	2	2				
	Dinlenme ve oturma alanları	1	1	1				
B2a. Kaldırımlar	Genişlik				1	1	1	1
	Yükseklik				2	1	2	2
	Kaldırım malzemesi				1	1	1	1
B2b. Yaya Geçitleri	Rampa				1	1	2	1
	Yüzey malzemesi				2	1	2	1
B2c. Rampalar	Rampanın genişliği				1	1	1	1
	Rampanın eğimi				1	1	1	1
	Kaplama malzemesi				2	2	1	1
B2d. Yol Dokusu/ Geçirgenlik		1	1	1	1	1	1	1
B2e. Okunabilirlik		1	1	1	1	1	1	1
B2f. Eğitim		1	1	1	1	1	1	1
B3. Yaya Güvenliği	Yaya-taşıt kot farkı		2	2	2	1		
	Acil haberleşme olanakları	1	1	1	1	1	1	1
	Aydınlatma elemanları	2	2	2	2	2	2	2
B3a. Bilgilendirme Elemanları	Göz hizasında bilgilendirme elemanları	1	1	1	1	1	1	1

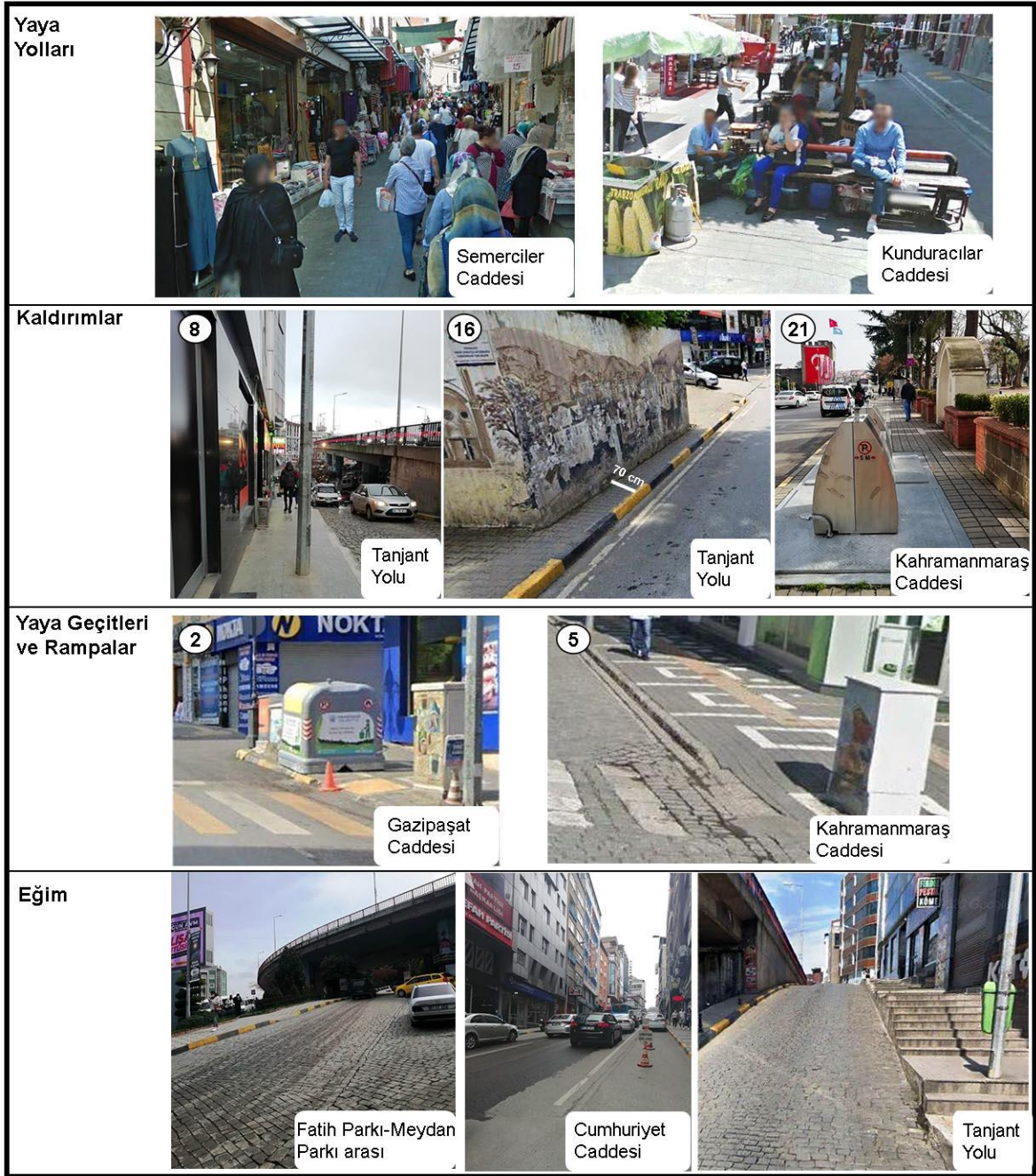
1: Uygun değil, 2: Uygun / Hücrelerin boş olması ilgili alanda bu parametrelerin sorgulanacağı bir durumun olmadığını ifade etmektedir.

MİA'da ortopedik engelliler açısından yaya ve taşıt yollarının yaya erişilebilirliği, mekânsal analizlerde belirlenen yukarıdaki ölçütler aracılığıyla birlikte değerlendirilmiştir. Yaya yolları değerlendirildiğinde erişilebilirlik düzeyi en az olan Semerciler Caddesi'dir. Bunu eşit erişilebilirlik düzeyinde olan Kunduracılar Caddesi ve Uzun Sokak'ın izlediği görülmektedir. Taşıt yolları değerlendirildiğinde ise erişilebilirlik düzeyi en az olan Cumhuriyet ve Gazipaşa caddeleridir. Bunu sırasıyla Kahramanmaraş Caddesi ve Tanjant Yolu'nun izlediği görülmektedir. MİA'daki taşıt yolları eğime dik (denize dik) olarak konumlanmıştır. Bu sebeple taşıt yolları değerlendirilirken eğim önemli bir etmen olarak ele alınmıştır.

Kentsel hizmetlere yaya erişimde kaldırımların standartlara uygun düzenlenmemesi başta olmak üzere birçok engelden dolayı ortopedik engelliler taşıt yolunun kenarından ulaşım sağlamaktadır. Ayrıca merkezi iş alanı içerisinde ortopedik engellilere yönelik yaya ve taşıt aksı üzerinde herhangi bir bilgilendirme elemanı ve uyarı levhaları ile acil haberleşme olanakları bulunmamaktadır. Bu durumun yaya güvenliğini olumsuz etkilediği söylenebilmektedir. MİA'da yoğun kullanılan yaya ve taşıt yollarının yaya erişilebilirlik düzeyleri Şekil 26'da gösterilmektedir. İlgili konulara ilişkin sorunlara yönelik örnek fotoğraflar Şekil 27'de yer almaktadır. Burada fotoğraflarda gösterilen numaralandırmalar, yaya dolaşımında engel oluşturan alanlara ilişkin haritalarda verilmektedir. (Bkz. Şekil 24 ve 25).



Şekil 26. MİA yaya ve taşıt yolları erişilebilirlik düzeyleri



Şekil 27. MİA'da ortopedik engellilerin yaya dolaşımında engel oluşturan durumlara ilişkin örnek fotoğraflar

3.1.3. Ortahisar ve Yakın Çevresinde Bulunan Kentsel Hizmet Alanlarına Ortopedik Engellilerin Erişim Durumları

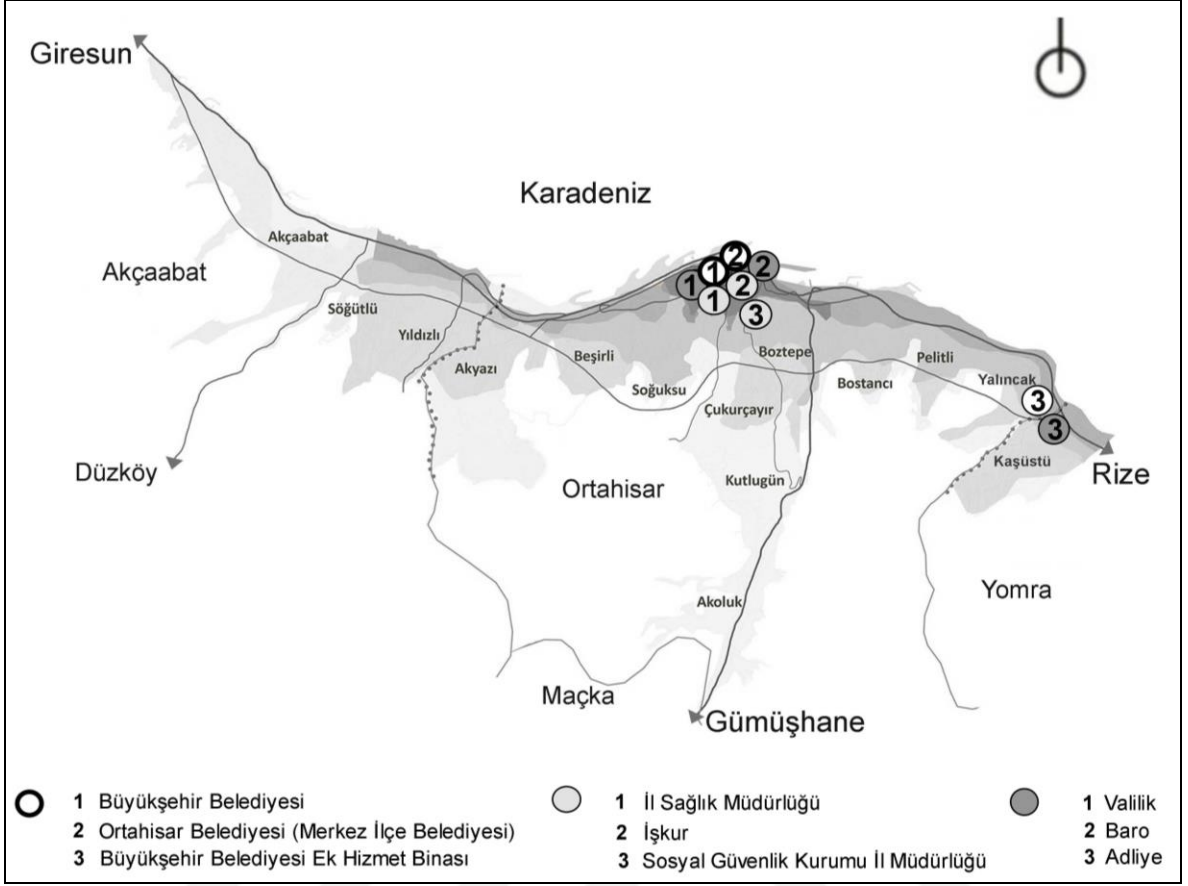
Bu bölümde ortopedik engellilerin kentteki idari, sağlık, eğitim, ticaret vb. hizmet binalarına/alanlarına erişim durumları değerlendirilmiştir. İlgili hizmet binasına/alanına

yaya ve taşıtla erişimde otopark ve toplu taşıma alanlarının konumu ve durumları bu başlık altında incelenmiştir.

- Kamu kurumları

Kamu kurumlarından Trabzon Büyükşehir Belediyesi, Ortahisar Belediyesi (Merkez İlçe Belediyesi), İl Sağlık Müdürlüğü, Türkiye İş Kurumu (İŞKUR), Trabzon Barosu ve Valilik MİA'da bulunmaktadır. Büyükşehir Belediyesi Ek Hizmet Binası Yalınca Mahallesi'nde (Ortahisar), Sosyal Güvenlik Kurumu İl Müdürlüğü Yenicuma Mahallesi'nde (Ortahisar), Adliye binası ise kentin doğu tarafında alt merkez niteliğindeki Kaşüstü Mahallesi'nde (Yomra) bulunmaktadır (Şekil 28).

Trabzon Büyükşehir Belediyesi ve Ortahisar Belediyesi (Merkez İlçe Belediyesi) ortopedik engelli bireyler için standartlara uygun girişe ve otoparka sahiptir. Büyükşehir Belediyesi'ne erişilebilir mesafede otobüs durağı bulunmamaktadır. Ortahisar Belediyesi otobüs durağından erişilebilir mesafededir. İldeki İŞKUR binası otobüs durağından erişilebilir mesafededir, ancak ortopedik engelli bireyler için standartlara uygun girişe sahip değildir ve otoparkı da bulunmamaktadır. İl Sağlık Müdürlüğü ve Sosyal Güvenlik Kurumu İl Müdürlüğü binaları ortopedik engelli bireyler için standartlara uygun girişe ve otoparka sahiptir. Bu iki kurum otobüs durağından da erişilebilir mesafededir. Valilik ve Trabzon Barosu binalarının girişi tekerlekli sandalye kullanan engelliler için uygun olmayıp, otobüs durağından erişilebilir mesafededir. Valilik binasında engelliler için otopark alanı ayrılmıştır, ancak baroya hizmet eden otopark alanı bulunmamaktadır. Adliye binası ortopedik engelli bireyler için standartlara uygun girişe ve otoparka sahip olup kent merkezinden buraya otobüsle erişilmektedir ve bina otobüs durağına erişilebilir mesafededir. Daha önce Valilik binasının yanında konumlanan Adliye binası kentin doğusundaki alt merkez niteliğindeki Kaşüstü'ye taşınmıştır. Kent merkezine uzak mesafede konumlanan yeni Adliye binasına yolculuk süresi, diğer kamu hizmet alanlarına oranla daha fazladır.

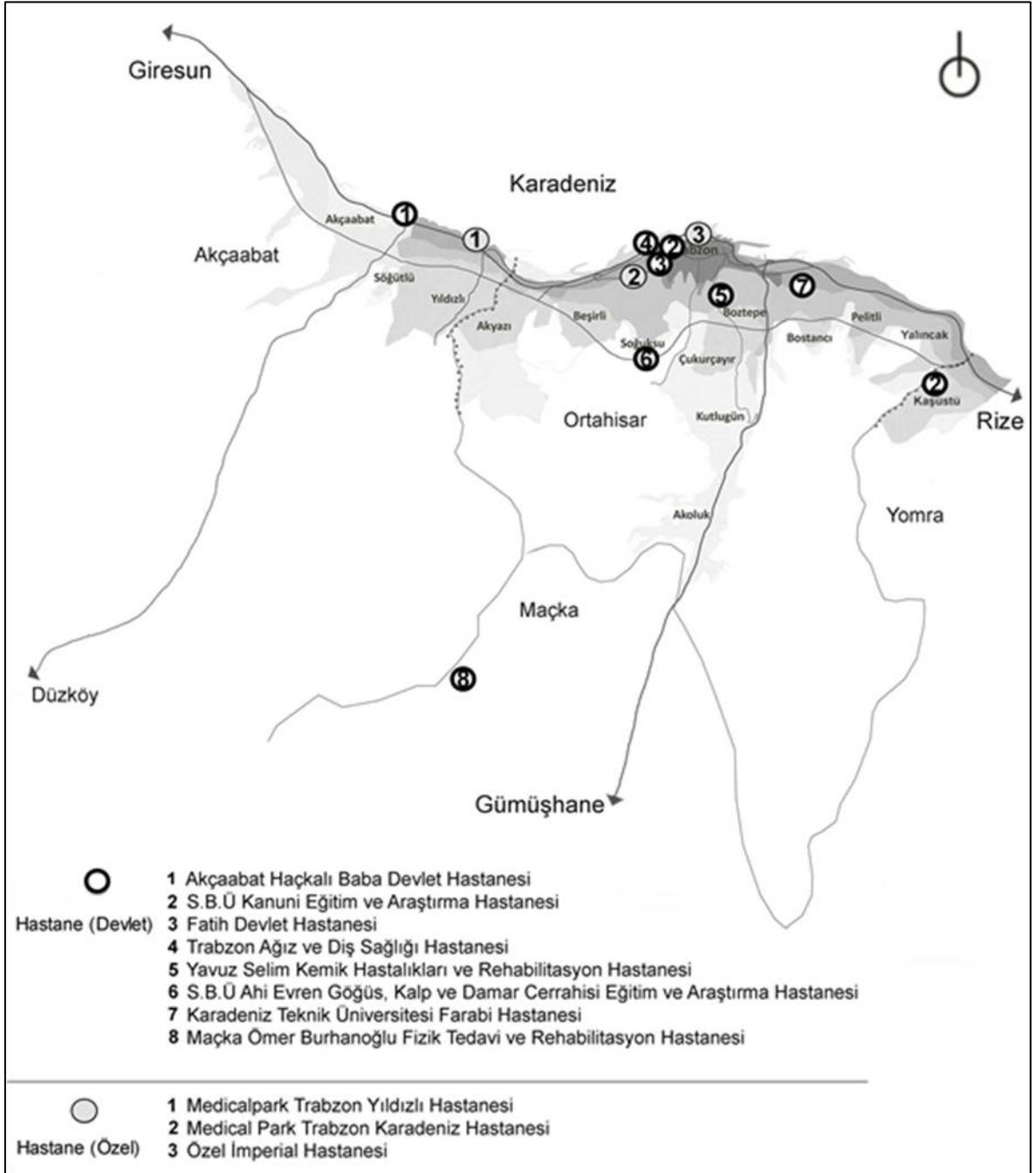


Şekil 28. Ortahisar ve yakın çevresindeki kamu kurumlarının konumları

- Hastaneler

Ortahisar ve yakın çevresindeki sağlık tesislerinden Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi ve Fatih Devlet Hastanesi (İnönü Mahallesi), Trabzon Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi (Yenimahalle), Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi (Boztepe Mahallesi), Ahi Evren Göğüs, Kalp ve Damar Cerrahisi Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Soğuksu Mahallesi), Karadeniz Teknik Üniversitesi Farabi Hastanesi (Üniversite Mahallesi) Ortahisar’ da (merkez ilçe) konumlanmaktadır. Akçaabat Haçkalı Baba Devlet Hastanesi Akçaabat ilçesinde, Maçka Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi Maçka ilçesinde ve Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi Kaşüstü Mahallesi’nde (Yomra) bulunmaktadır (Şekil 29). Bu hastaneler ortopedik engelli bireyler için standartlara uygun girişe ve otopark düzenlemelerine sahiptir. Ancak Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi ve Ahi Evren Göğüs, Kalp ve Damar Cerrahisi Eğitim ve Araştırma Hastanesi’nin girişleri topografik açıdan ortopedik engelliler için uygun değildir. Bu hastanelere kent merkezinden otobüsle erişilmektedir.

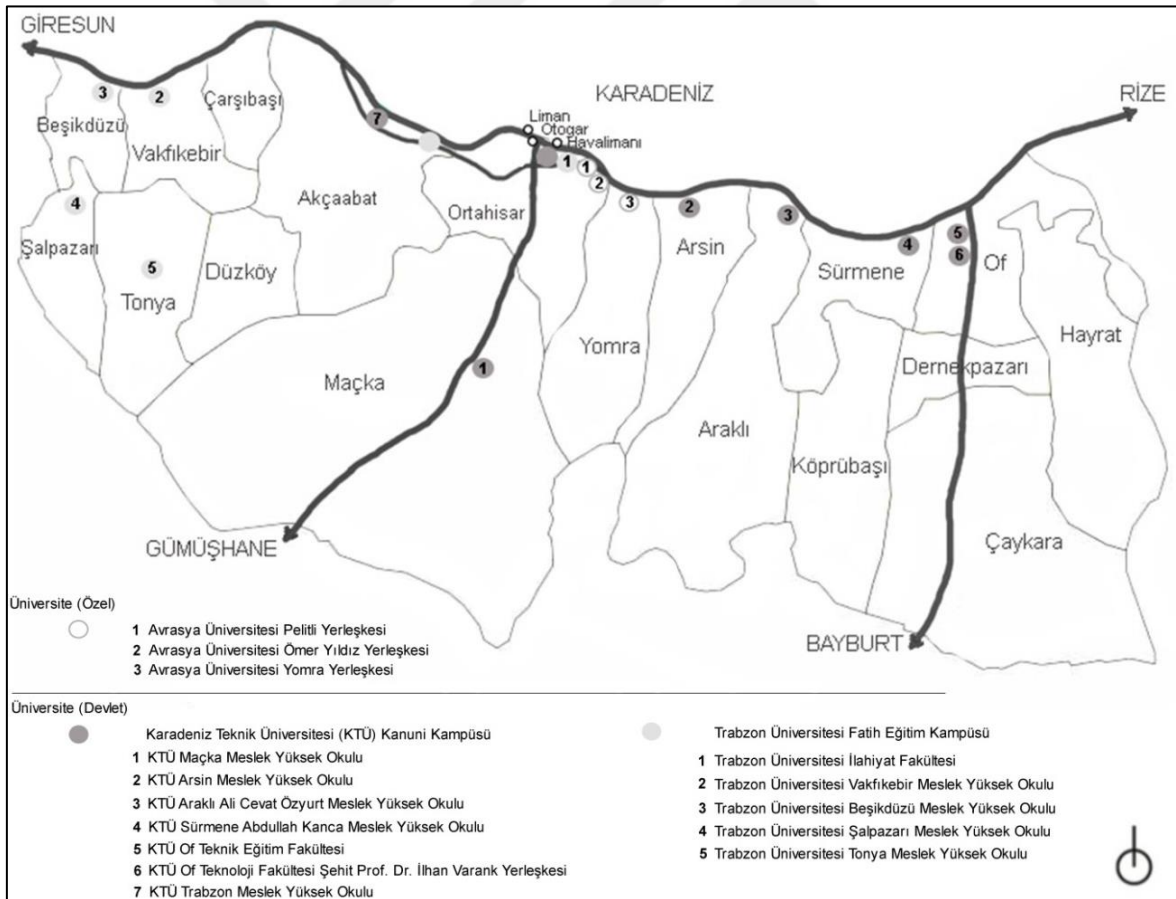
Ancak kent merkezinden Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi 45-60 dakika, Akçaabat Haçkalı Baba Devlet Hastanesi 35-40 dakika ve Maçka Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi 40-50 dakika mesafede olup, yolculuk süresi diğer hastanelere oranla daha fazladır.



Şekil 29. Ortahisar ve yakın çevresindeki hastanelerin konumları

- Eğitim Tesisleri

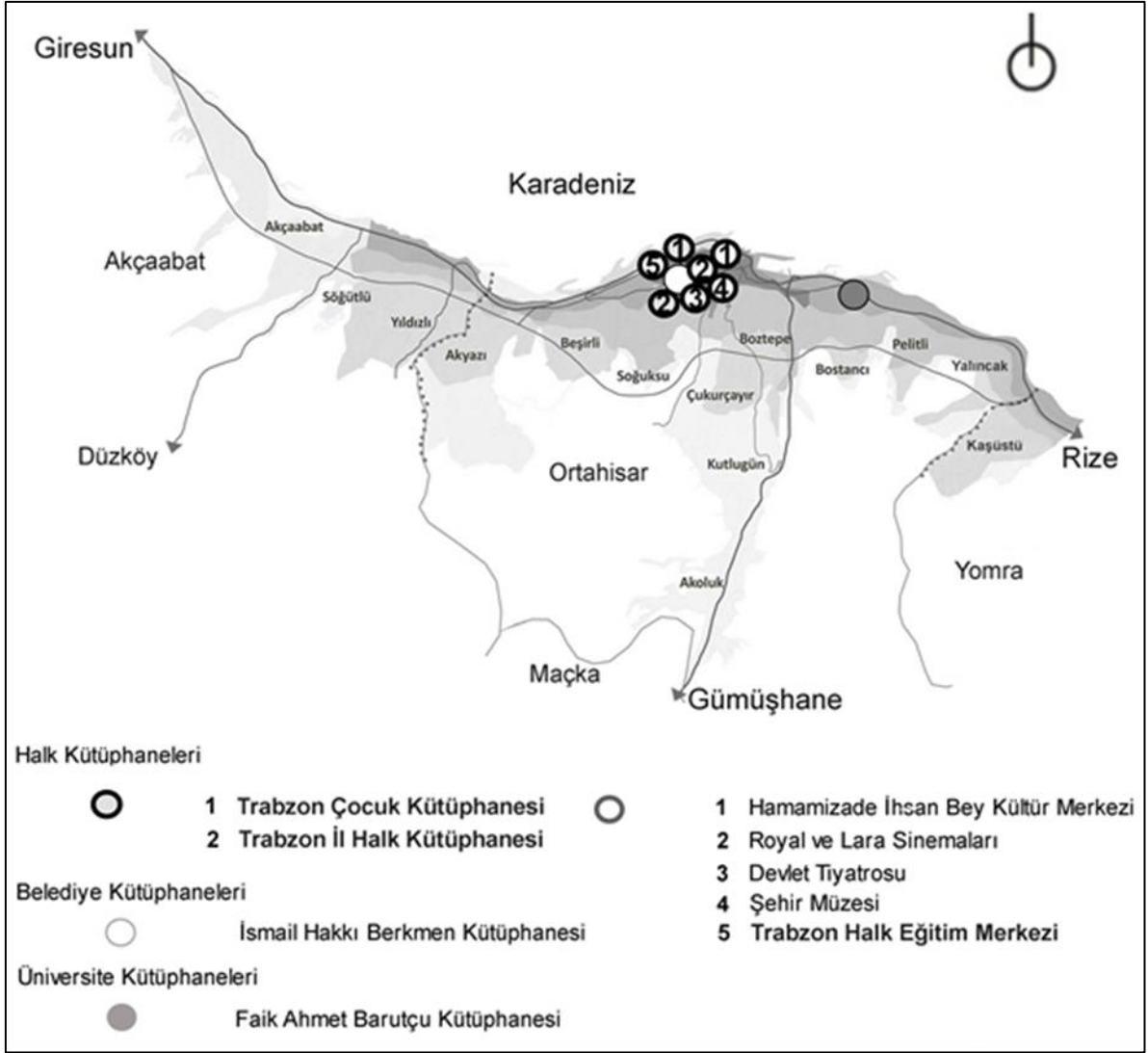
Trabzon'daki üniversitelerden Karadeniz Teknik Üniversitesi Kanuni Kampüsü Üniversite Mahallesi'nde (Ortahisar), Trabzon Üniversitesi Fatih Eğitim Kampüsü Söğütlü Mahallesi'nde (Ortahisar) konumlanmaktadır. Özel üniversite olan Avrasya Üniversitesi'nin üç yerleşkesi kentin doğu tarafında Pelitli ve Yalınca Mahallesi (Ortahisar) ile Yomra İlçesi'ndedir (Şekil 30). Karadeniz Teknik Üniversitesi Kanuni Kampüsü ana girişi ve Trabzon Üniversitesi Fatih Eğitim Kampüsü ana girişleri ortopedik engelli bireyler için standartlara uygundur. Bu kampüsler içerisinde ortopedik engellilere yönelik standartlara uygun otopark alanları düzenlenmiştir. Ayrıca bu kampüslere kentin farklı noktalarından ve merkezden otobüs ile erişim sağlanmaktadır. Trabzon Üniversitesi Fatih Eğitim Kampüsü topografik durumundan dolayı ortopedik engelliler için otobüs durağından erişilebilir özelliklere sahip değildir.



Şekil 30. Trabzon ilindeki üniversitelerin ve bunlarla ilgili birimlerin konumları

- Kültürel Tesisler

Ortahisar ve yakın çevresindeki kültürel tesislerden Trabzon İl Halk Kütüphanesi, İsmail Hakkı Berkmen Kütüphanesi, Hamamizade İhsan Bey Kültür Merkezi, Lara sineması, Devlet Tiyatrosu, Şehir Müzesi ve Trabzon Halk Eğitim Merkezi MİA'da konumlanmaktadır. Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Kanuni Kampüsü (Üniversite Mahallesi) içerisinde (Şekil 31). Trabzon İl Halk Kütüphanesi'ne erişilebilir mesafede otobüs durağı bulunmaktadır. Ancak çevresindeki merdivenlerden dolayı ortopedik engelliler buraya erişememektedir, ayrıca otoparkı da yoktur. İsmail Hakkı Berkmen Kütüphanesi'ne otobüsle erişim sağlanmasına rağmen, bina girişi ilgili standartlara uygun değildir ve otoparkı bulunmamaktadır. Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi, ortopedik engelliler için standartlara uygun giriş ve otopark düzenlemelerine sahiptir. Hamamizade İhsan Bey Kültür Merkezi ortopedik engelliler için standartlara uygun giriş ve otoparka sahiptir ancak erişilebilir mesafede otobüs durağı bulunmamaktadır. Ortopedik engelliler Lara sinemasına bina girişlerinin standartlara uygun olmaması ve otoparklarının da bulunmamasından dolayı erişememektedir. Trabzon Şehir Müzesi'nin girişi standartlara uygundur. Devlet Tiyatrosu ortopedik engelliler için standartlara uygun giriş ve otoparka sahiptir. Bu binaya erişilebilir mesafede otobüs durağı da bulunmamaktadır.



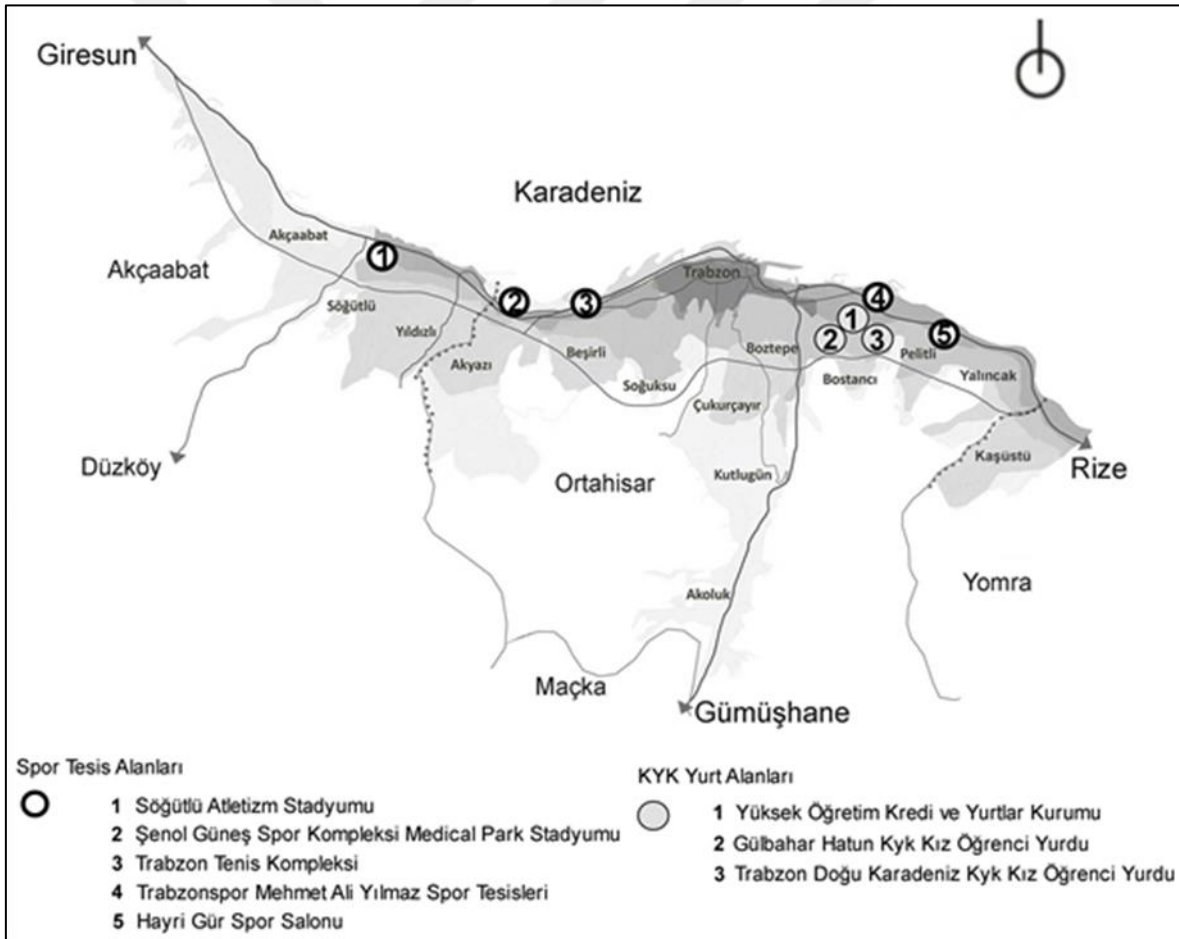
Şekil 31. Ortahisar ve yakın çevresindeki kültürel tesislerin konumları

- Sosyal Tesisler

Trabzon'da Ortahisar Belediye bünyesinde Trabzon Ortahisar Belde Spor Kulübü Ampute Futbol takımı bulunmaktadır. Bu takımda oynayan sporcuların malzemeleri ve ulaşım giderleri belediye tarafından karşılanmaktadır. Ayrıca Ortahisar Belediyesi bünyesinde engelliler için dernek hizmetlerinde kullanılmak amacıyla bir alan da ayrılmıştır.

Ortahisar ve yakın çevresindeki sosyal tesislerden kentin batısındaki alt merkez olan Söğütlü Mahallesi'nde (Akçaabat) Söğütlü Atletizm Stadyumu, Ortahisar İlçesi'nin Akyazı Mahallesi'nde Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu, Beşirli Mahallesi'nde Trabzon Tenis Kompleksi, Üniversite Mahallesi'nde Trabzonspor Mehmet

Ali Yılmaz Spor Tesisleri, Pelitli Mahallesi'nde Hayri Gür Spor Salonu bulunmaktadır. Yüksek Öğretim Kredi ve Yurtlar Kurumu, Gülbaharhatun Kız Öğrenci Yurdu ve Doğu Karadeniz Kredi ve Yurtlar Kurumu yurdu Üniversite Mahallesi'nde (Ortahisar) yer almaktadır (Şekil 32). Trabzon Tenis Kompleksi, Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu, ortopedik engelliler için uygun girişe sahip olup otobüsle erişim sağlanabilmektedir. Ayrıca bu yapı komplekslerinin otoparklarında engelliler için standartlara uygun düzenlemeler de mevcuttur. Hayri Gür Spor Salonu'nun ortopedik engelliler için standartlara uygun bina girişi ve otoparkı bulunmaktadır, ancak bina otobüs durağından erişilebilir mesafede değildir. Doğu Karadeniz Kredi ve Yurtlar Kurumu yurdu ana girişi standartlara uygundur ve otobüs durağından erişilebilir mesafededir.



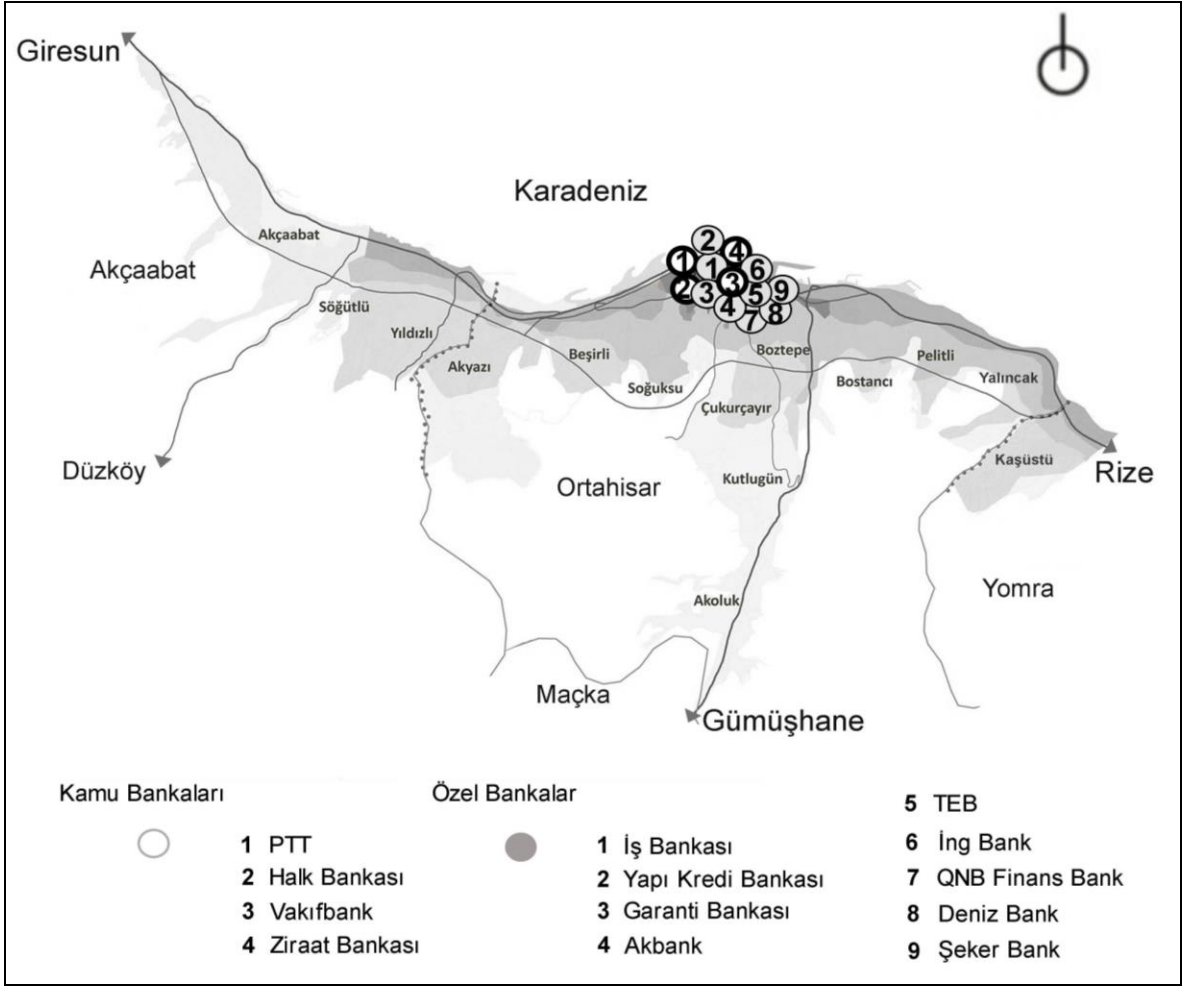
Şekil 32. Ortahisar ve yakın çevresindeki sosyal tesislerin konumları

- İbadet Alanları

Ortahisar’da kent içindeki ibadet alanlarının dağılımına bakıldığında yaya erişim mesafesi içerisinde oldukları görülmektedir, ancak ortopedik engelliler, MİA’da bulunan camilerin hiçbirine erişememektedir. Bunun sebepleri olarak hem bina girişlerinin hem de yaya ve taşıt erişimine yönelik düzenlemelerin ortopedik engellilerin kullanımına uygun olmaması gösterilebilmektedir.

- Bankalar

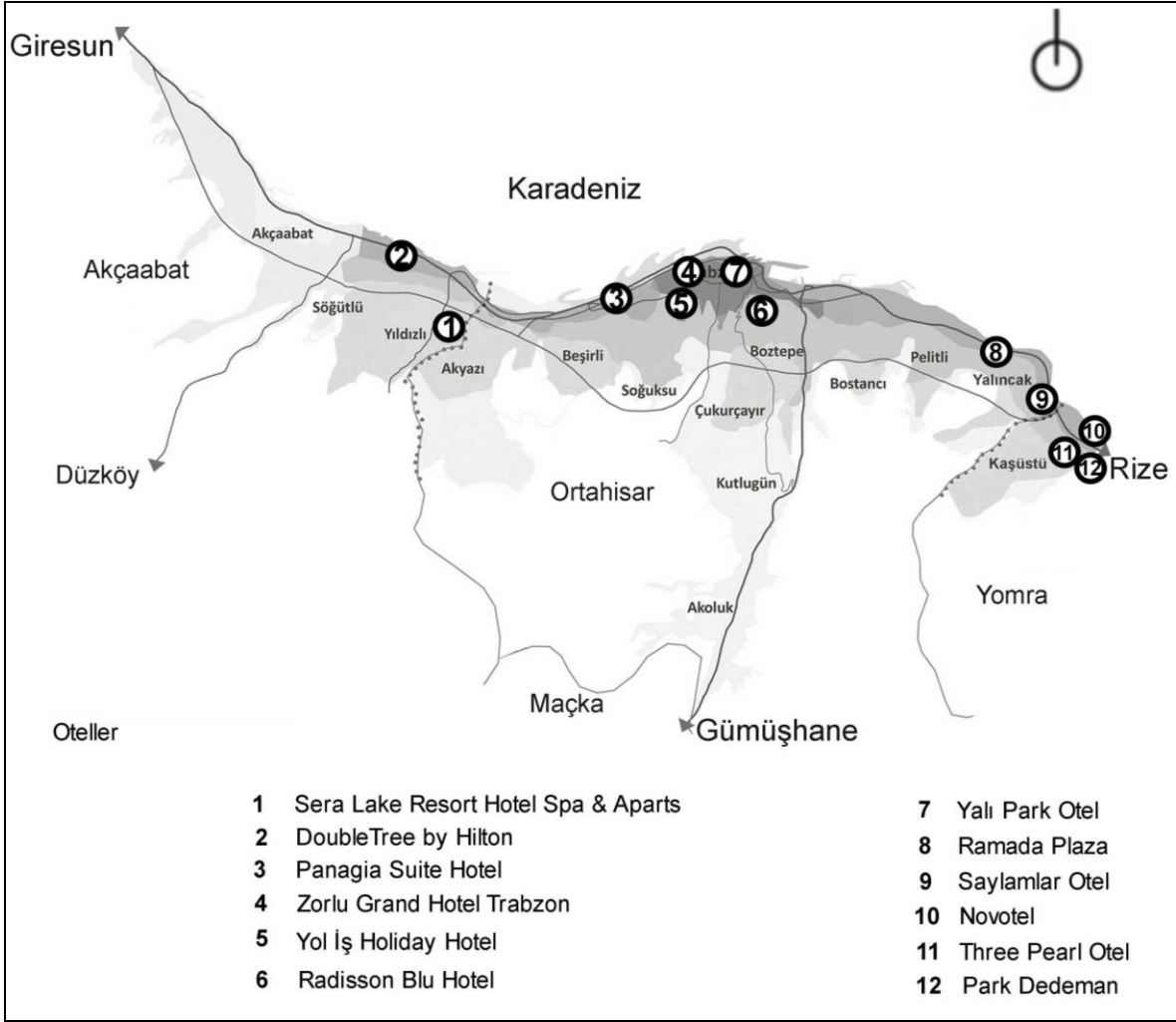
MİA’da bulunan bankalar Maraş Caddesi’nde yoğunlaşmakta olup sadece bir özel banka ve PTT standartlara uygun erişilebilir girişe sahiptir (Şekil 33). PTT binası bünyesinde ortopedik engellilere yönelik otopark alanı düzenlenmiştir. Diğer bankalar da MİA’da bulunan otoparklardan hizmet almaktadır, ancak bu otoparkların kapasitesi yetersizdir ve engelliler için park alanı da tanımlanmamıştır (Bkz. 3.1.1. Taşıtla erişim). Ayrıca Kahramanmaraş Caddesi üzerinde dolmuş bekleme yerleri vardır, ancak otobüs durakları bulunmamaktadır. Bunlar da bankalara erişim düzeyini olumsuz etkileyen etmenlerdir.



Şekil 33. MIA'daki bankaların konumları

- Oteller

Trabzon'da engellilere yönelik düzenlemeleri olan oteller genellikle merkezde (Ortahisar İlçesi) ve kentin doğusundaki alt merkez olan Kaşüstü Mahallesi'nde (Yomra) yoğunlaşmaktadır (Şekil 34). Bu oteller ortopedik engelli bireyler için standartlara uygun odalara ve otoparka sahip olduğu için çalışma kapsamında ele alınmaktadır.

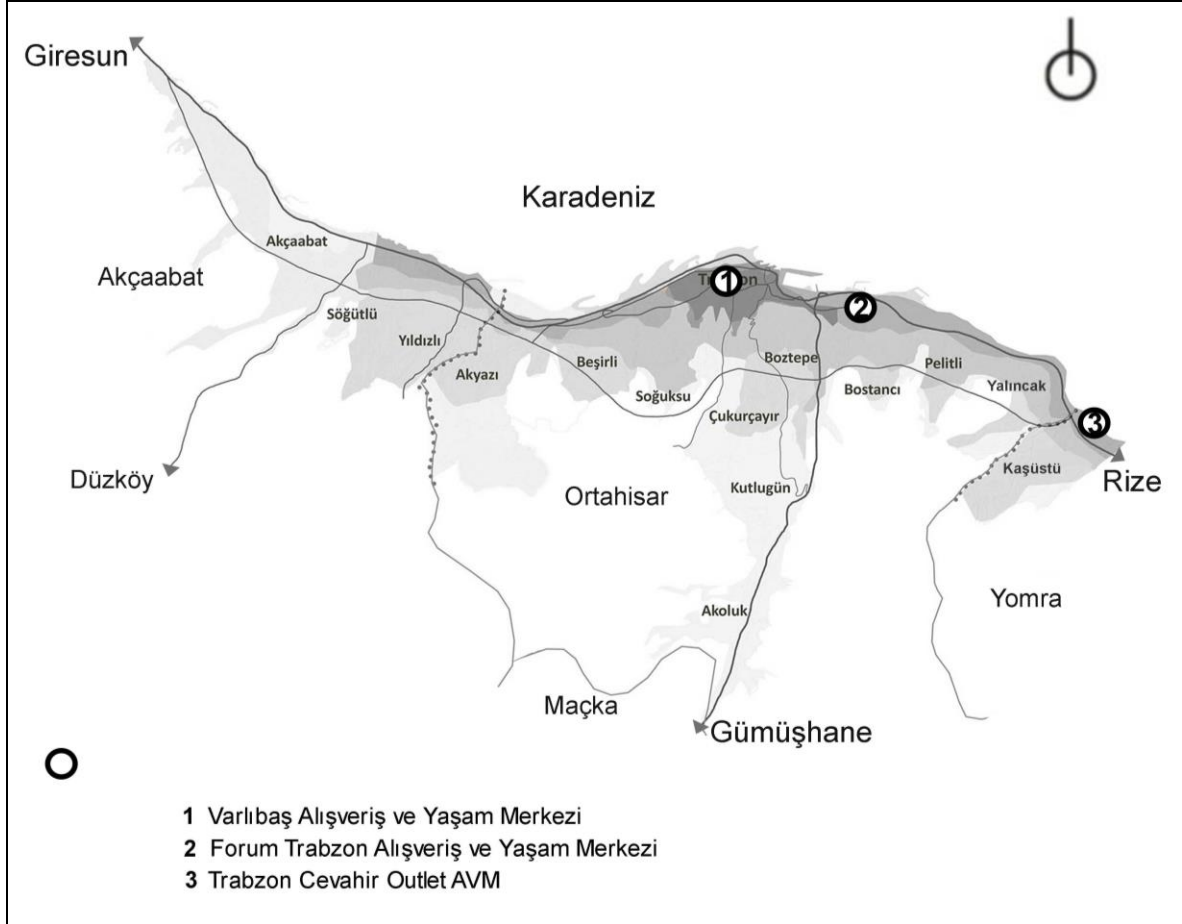


Şekil 34. Ortahisar ve yakın çevresindeki otellerin konumları

- Ticaret Alanları (AVM)

Ortahisar’ da kentsel gelişim ve planlama faaliyetleriyle birlikte ticaret kullanımlarının alt merkezlere dağıldığı görülmüştür. Trabzon ilinde üç tane alışveriş merkezi (AVM) bulunmaktadır. Bunlardan Cevahir AVM Kaşüstü Mahallesi’nde konumlanmaktadır. Varlıbaş ve Forum AVM’leri Ortahisar İlçesi’ndedir (Şekil 35). AVM’lerin girişleri ortopedik engelliler için uygun standarttır ve otoparklarında engelliler için düzenlemeler vardır. AVM’lerin tamamına otobüs hattı bulunmasına rağmen otobüsle erişim sağlanamamaktadır. Bunun sebepleri şu şeklide sıralanabilir; Forum AVM’de duraktan karşıya geçişte yolun orta refüjü olmasından dolayı hemzemin geçişin mümkün olmaması ve üstgeçidin asansörsüz olması, Varlıbaş AVM’de duraktan binaya erişimde hemzemin geçişin mümkün olması ancak otobüs durağında rampanın bulunmaması, Cevahir AVM’nin ise otobüs durağına uzak mesafede bulunmasıdır.

Ortopedik engelliler MİA'daki ticaret alanlarını; bina girişlerinin, rampasız ve basamaklı olması, kapı önünde kent mobilyası, işletme tabelası vb. elemanların engel oluşturacak şekilde konumlanması gibi sebeplerden dolayı kullanamamaktadır.



Şekil 35. Ortahisar ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerinin konumları

3.1.3.1. Kentsel Hizmetlere Erişimin Değerlendirilmesi

Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmet alanlarının büyük bir kısmı MİA'da konumlanmaktadır. Bir kısmı ise alt merkezlerde bulunmakta olup bunların büyük çoğunluğu kentin doğusundaki Kaşüstü Mahallesi'nde yoğunlaşmaktadır. Hastane ve alışveriş merkezi başta olmak üzere birçok kentsel hizmet alanlarının yoğunlaştığı alt merkez olan Kaşüstü Mahallesi'ne yolculuk talebinin arttığı bilinmektedir. Bu alt merkeze uygun sıklıkta otobüs hattı seferlerinin bulunmasına ve otobüslerin ortopedik engelliler için standartlara uygun olmasına rağmen kullanıcı yoğunluğundan ve katedilen mesafenin fazla

olmasından dolayı, bu kişiler oraya otobüsle gitmeyi tercih etmemektedir. Ayrıca ortopedik engellilere yönelik dolmuşların yeni hayata geçirilmeye başlaması ve Kaşüstü'ye giden bu dolmuşların sayısının az olması da onların erişimi açısından olumsuz bir etkidir. Belirtilen nedenlerden ötürü özel araç kullanımı artmakta ve kentte trafik sıkışıklığına neden olmaktadır. Bu durum da kent merkezinde yaya, taşıt ve otopark sorununu beraberinde getirmektedir.

Kamusal olan kentsel hizmet binalarının büyük kısmının girişleri ortopedik engellilerin kullanımına uygun olup otoparklarında engelliler için standartlara uygun düzenlemeler mevcuttur. Kamusal hizmet binaları dışındakilere, özel araçla erişimde otoparkın uzak mesafede olması ve yaya düzenlemelerinin ortopedik engellilere yönelik olmamasından dolayı erişilememektedir.

MİA'daki kentsel hizmetler (özel olmayan) yaya, toplu taşıma ve özel araçla erişilebilir niteliktedir. MİA'ya taşıtla erişimde karşılaşılan durumlar yukarıda Tablo 16'da yer almaktadır. Kentsel hizmet binalarına yaya erişimde karşılaşılan durumlar yukarıda Tablo 17'de yer almaktadır. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresinde bulunan kentsel hizmet binalarına erişimde ve bina yakın çevresinde karşılaştıkları durumlar Tablo 18 ve 19'da bulunmaktadır.

Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere erişimde, bina ve yakın çevresi ve binaya erişim (C1 ve C2) ölçütleri üzerinden belirlenen parametreye göre, ortopedik engelliler için uygunluğu (1=uygun değil, 2=uygun) değerlendirilmiştir (Bkz. 1.10. Ortopedik engellilerin erişim düzeylerini arttırmaya yönelik kentsel tasarım ilkeleri). Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere ilişkin değerlendirmeler Tablo 18'de yer almaktadır.

Tablo 18. Ortopedik engelliler için kentsel hizmetlere erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi

	Kentsel Hizmet Binaları	C1. Bina ve Yakın Çevresi		C2. Binaya Erişim		
		C1a. Bina Girişi	C1b. Merdiven	C2a. Otobüs Hattı	C2b. Otobüs Durağı	C2c. Otopark
Kamu Kurumları	Büyükşehir Belediyesi	2	2	1	1	2
	Ortahisar Belediyesi	2	2	2	1	2
	Valilik	1	2	2	2	2
	İŞKUR	1	1	2	2	1
Hastaneler	Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi	2	2	2	2	2
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Merkez)	2	2	2	1	2
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Kaşüstü)	2	2	2	2	2
	Fatih Devlet Hastanesi	2	2	2	2	2
	KTÜ Farabi Hastanesi	1	2	2	2	2
	Maçka Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi	2	2	2	1	2
Üniversiteler	KTÜ Kanuni Kampüsü	2	2	2	2	2
	Trabzon Üniversitesi Fatih Eğitim Kampüsü	1	2	2	1	2
Kültürel Tesisler	İl Halk Kütüphanesi	1	1	2	1	1
	Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi	2	2	2	2	2
	Hamamizade İhsan Bey Kültür Merkezi	2	2	1	1	1
	Lara Sineması	1	1	2	1	1
	Devlet Tiyatrosu	2	2	2	1	2
Sosyal Tesisler	Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu	2	2	2	2	1
	Hayri Gür Spor Salonu	2	2	1	1	2
	Doğu Karadeniz Yurdu	2	2	2	2	2
AVM	Forum Avm	2	2	2	1	2
	Varlıbaş Avm	1	2	2	1	2
	Cevahir Avm	2	2	2	1	2

1: Uygun değil, 2: Uygun

Kentsel hizmetlerden Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi, Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Kaşüstü), Fatih Devlet Hastanesi, KTÜ Kanuni Kampüsü, Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi ve Doğu Karadeniz Yurdu ortopedik engellilerin erişimi için uygun kriterlere

sahiptir. Diğer kentsel hizmet alanlarının ortopedik engellilerin erişimi için uygun olmadığı tespit edilmiştir.

MİA’da konumlanan bankalardan kamu bankalarının erişilebilirliği, bina ve yakın çevresinin erişilebilirliği (C1) ölçütü üzerinden belirlenen parametreye göre, ortopedik engelliler için uygunluğu (1=uygun değil, 2=uygun) Tablo 19’da değerlendirilmiştir (Bkz. 1.10. Ortopedik engellilerin erişim düzeylerini arttırmaya yönelik kentsel tasarım ilkeleri).

Tablo 19. Ortopedik engelliler için ilgili hizmet binası ve yakın çevresine erişilebilirlik ölçütlerinin değerlendirilmesi

Ana Ölçüt	Alt Ölçütler	Otel (Zorlu Grand)	Halk Bankası	PTT	Ziraat Bankası	Vakıf Bank	Belediye (İlçe)	Belediye (B.şehir)	Valilik
	C1. Bina ve Yakın Çevresi								
C1a. Bina Girişleri	Kapı Genişliği	2	2	2	2	1	2	2	1
	Düz Giriş / Rampa	2	1	2	1	1	2	2	1
	Malzeme	2	2	2	2	2	2	2	2
C1b. Merdivenler	Genişlik				2	1	2	2	2
	Basamak genişliği				2	1	2	2	2
	Basamak yüksekliği				2	2	2	2	2
	Sahanlık				2	2	2	2	2
	Kaplama malzemesi				2	2	2	2	2

1: Uygun değil, 2: Uygun / Hücrelerin boş olması ilgili alanda bu parametrelerin sorgulanacağı bir durumun olmadığını ifade etmektedir.

MİA’daki kentsel hizmet binalarında; kentsel hizmetlere erişim ölçütünün alt ölçütleri olan bina ve yakın çevresi (C1) ile binaya erişime (C2) ilişkin sorgulamalarda; Zorlu Grand Otel, PTT ile kamu kurumlarından Büyükşehir ve Ortahisar belediyeleri ortopedik engellilerin erişimi için uygun olduğu tespit edilmiştir. Halk Bankası, Ziraat Bankası, Vakıf Bank ve Valilik ise onların erişimi için uygun değildir.

3.2. Yarı Yapılandırılmış Görüşmelere İlişkin Bulgular

Ortopedik engelli kişilerin merkezi iş alanı ve kentsel kullanımlara erişiminde yaşadıkları sorunları tespit etmek amacıyla yapılan yarı yapılandırılmış görüşmenin bulguları dört başlık altında ele alınmıştır: 1. Ortopedik engellilerin demografik yapısına

ilişkin bulgular, 2. Ortopedik engellilerin merkezi iş alanına erişimde ve merkezi iş alanında dolaşımında karşılaştıkları durumlara ilişkin bulgular, 3. Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişimde karşılaştıkları durumlara ilişkin bulgular, 4. Ortopedik engellilerin zihin haritaları.

3.2.1. Ortopedik Engelli Bireylerin Demografik Yapısına İlişkin Bulgular

Trabzon ilinde yaşayan 14'ü kadın, 21'i erkek olmak üzere 35 ortopedik engelliyle görüşme yapılmıştır. Katılımcıların yaşları üç kategoride gruplanmıştır (15-24, 25-40 ve 41-55). Bunlar içerisinde 41-55 yaş grubu ilk sırada yer alırken bunu 25-40 yaş grubu ile 15-24 yaş grubu izlemektedir (sırasıyla % 48,6, %40 ve %11,4). Görüşmeye katılanların % 42,9'u evlidir. Katılımcıların % 54,3'ü doğuştan engellidir, % 45,7'si ise sonradan engelli olmuştur (Tablo 20).

Genel olarak eğitim düzeyleri düşük olan katılımcıların üçü (% 8,6) okuryazar değildir. İlkokul ve ortaokul mezunları oranları ilk sırada yer alırken bunları lise ve lisans mezunları izlemektedir (sırasıyla % 25,7, % 20 ve %17,1). Katılımcılar içerisinde çalışanlar memur, işçi ve serbest meslek olarak üç kategoride gruplanmıştır. Memur oranı % 63,6 ile en yüksektir. Katılımcıların % 51,4'ü ev, % 40'ı araç sahibidir. Görüşmeye katılan kişilerin ailelerinin aylık ortalama gelirleri beş kategoride gruplanmıştır (1000TL altı, 1000-2000 TL, 2001-3000 TL, 3001-4000 TL ve 4001-5000 TL). Ailelerinin aylık ortalama geliri 1000-2000TL ile 2001-3000TL olan kişiler % 28,6 benzer oranıyla ilk sıradadır (Tablo 20).

Tablo 20. Ortopedik engellilerin demografik yapıları

Değişkenler		N	%
Cinsiyet	Kadın	14	40
	Erkek	21	60
Yaş	15-24	4	11,4
	25-40	14	40
	41-55	17	48,6
Medeni Durum	Bekâr	20	57,1
	Evli	15	42,9
Eğitim Düzeyi	Okuryazar değil	3	8,6
	İlkokul	9	25,7
	Ortaokul	9	25,7
	Lise	7	20
	Ön lisans	1	2,9
	Lisans	6	17,1
	Lisansüstü	-	-
	Özel eğitim merkezi	-	-
İstihdam	Çalışan	11	31,4
	Malulen emekli	11	31,4
	İşsiz	13	37,2
	Çalışıyor ise mesleği		
	Memur	7	63,6
	İşçi	1	9,1
	Serbest	3	27,3
Konut Mülkiyeti	Ev sahibi	18	51,4
	Kiracı	17	48,6
Araba Sahipliliği	Arabası var	14	40
	Arabası yok	21	60
Ailenin ortalama geliri	1000 TL altı	1	2,8
	1000-2000 TL	10	28,6
	2001-3000 TL	10	28,6
	3001-4000 TL	8	22,9
	4001-5000 TL	6	17,1
Engel Nedeni	Doğuştan	19	54,3
	Sonradan	16	45,7

Görüşmeye katılan ortopedik engellilerin tamamı için, ev ve araba sahipliğinin, gelir durumları dikkate alındığında bir avantaj olduğu belirlenmiştir. Araba sahibi olan bireyler de dâhil tüm katılımcıların, dışarı çıkarken başkasının yardımına muhtaç oldukları tespit edilmiştir. Bununla ilgili örnek bir görüş şöyledir: “Özel araçla Beşirli

Mahallesi'ndeki kafelere gidiyorum, engelli otoparkı yerine normal insanlar park ediyor. Kafelerin girişi basamaklı, rampaları yok. Arkadaşlarım beni arabadan alıp kafeye götürüyor, eğer tek başımaysam işletme sahibini tanıyorum, o yardımcı oluyor” (K5). Katılımcıların gelir durumlarının % 57,2'sinin asgari ücret ve altında olduğu, bu sebeple özellikle araba sahibi olmayan bireylerin istedikleri zaman dışarıya çıkamadıkları tespit edilmiştir. Benzer şekilde, dolmuşların onların karşılayabileceği ücretin üzerinde olması ve ulaşım imkânlarının ortopedik engellilerin kullanımına uygun olmaması da kentsel mekânları kullanımlarını olumsuz yönde etkilemektedir.

Görüşmeye katılan ortopedik engellilerin en temel ihtiyaçlarına erişiminde cinsiyet, yaş ve medeni durum gibi demografik özelliklerinin yerine kentsel mekândan ve hizmet çeşitliliğinden kaynaklanan engeller belirleyici olmaktadır. Sonradan engelli olan bireyler kentteki mekânlara ve hizmetlere erişimde diğerlerine oranla daha fazla sorun yaşamaktadır. Bu duruma ilişkin örnek bir görüş şöyledir: “Daha önce Meydan'da eski bir bina olan çarşıda kuaföre gidiyordum. Ameliyattan sonra tekerlekli sandalye kullanmaya başlayınca binanın asansörü de olmadığından, bir kez arkadaşım beni götürdü merdivenden taşıyarak çıkardı. Sonra hiç gidemedim evde annem kuaför ihtiyacımı karşılıyor.” (K4).

3.2.2. Ortopedik Engelli Bireylerin Merkezi İş Alanına Yaya ve Taşıtlı Erişimde ve Merkezi İş Alanında Yaya Dolaşımında Karşılaştıkları Durumlara İlişkin Bulgular

Görüşmeye katılan ortopedik engellilerin MİA'ya erişimde yaşadıkları durumlara ilişkin elde edilen sonuçlar üç kategoride incelenmiştir. Bunlar; konutlarından çıkabilme ve bağımsız hareket edebilme kabiliyetleri, kent merkezine yaya ve taşıtlı erişebilme durumları ile merkezi iş alanında yaya dolaşımında karşılaştıkları durumlardır. Soruları cevaplayan sayıları (N) ve yüzdeleri tablolarda belirtilmiştir.

Ortopedik engellilerin yapılan görüşmelerle konutlarından çıkabilme ve bağımsız hareket edebilme kabiliyetleri; kullandıkları yardımcı ekipman, asansör ve rampa üzerinden tespit edilmiştir. Bununla ilgili soru şu şekilde yöneltilmiştir. Kent merkezine nasıl gidiyorsunuz, konutlarınızdan çıkarken herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz? Katılımcıların tamamı bu soruya olumsuz yanıt vermiştir. Ortopedik engellilerin manuel ve akülü olmak üzere kullandığı iki sandalye türü bulunmaktadır. Kullanılan yardımcı ekipmanla ilgili, “tekerlekli sandalyem manuel olduğu için biri beni sürmek zorunda, tek

başına dışarı çıkamıyorum” şeklinde görüş belirtilmiştir. Konutlardaki asansörlerle ilgili, “asansörsüz binada 3. katta oturuyorum, dışarı çıkmam gerektiğinde ailemden biri beni taşımak zorunda kalıyor, çoğunlukla dışarı çıkamıyorum” yorumu yapılmıştır. Konutların girişlerindeki rampalarla ilgili, “evimin girişinde rampa olmadığı için hep birileri beni taşıyarak getirmek zorunda kalıyor” şeklinde bir görüş belirtilmiştir. Ortopedik engellilerin konutlarında gerekli düzenlemeler (asansör, girişinde rampa vb.) olmadığında ve tekerlekli sandalyeleri manuel olduğunda başkalarının yardımına muhtaç olduklarını görülmektedir.

Görüşmeye katılan ortopedik engellilerin kent merkezine erişebilme durumları taşıt ve yaya olarak ele alınmıştır. Taşıtla erişimde özel araç, dolmuş ve otobüs; özel araçla erişimde ise otoparklar değerlendirilmiştir. Özel araçla erişimde katılımcıların % 40’ı (14 kişi) otoparklarda önemli sorunlar yaşadığını, engelli otoparklarının uygun konumda olmadığını ve otoparklarda yönlendirmenin bulunmadığını söylemişlerdir. Ortopedik engellilerin tamamı (35 kişi), dolmuşlara binmek-inmek için rampanın olmaması ve araç içerisinde engelli aracı için ayrılmış alan veya onu koyacak yer olmamasından ötürü bu ulaşım türünü kullanmadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların % 48,6’sı (17 kişi) otobüsle erişimde yaşadıkları sorunlar içerisinde, tüm araçların engellilere uygun olmamasını ve bazen rampası olmayan araçların kent içi ulaşımında kullanılmasını, en önemli sorun olarak dile getirmişlerdir. Bunun yanı sıra ortopedik engelliler, otobüs duraklarının bulunduğu kaldırımlarda standartlara uygun rampanın olmaması, uygun rampa olan durakların önüne araçların park edilmesinden dolayı otobüsün yanaşamaması problemlerini de belirtmişlerdir. Görüşmeye katılan ortopedik engellilerin % 71,4’ü (25 kişi) yaya olarak erişim açısından akülü araç şarj istasyonunun hava şartlarından korunmayan alanda konumlanması ve yetersizliğini önemli sorunlar olarak gündeme getirmiştir. Yaya erişim esnasında aküleri bittiği zaman yaya olarak devam edemediklerini belirtmişlerdir. Ayrıca, MİA’da bir tane ve açık alanda bulunan engelli aracı şarj istasyonunun kış şartlarında kullanımının zor olduğunu söylemişlerdir (Tablo 21).

Tablo 21. Ortopedik engellilerin MİA'ya taşıtla ve yaya erişimde karşılaştıkları durumlar

Sorular	Ana Ölçüt A. Taşıtla Erişim	Alt Ölçüt	Cevap Kategorisi	N	%	Örnek görüşler
Kent merkezine nasıl gidiyorsunuz?	A1. Otobüsleri kullanabiliyor musunuz?	A1a. Aracın Niteliği	Olumsuz	17	48,6	“Otobüsler bazen eski, küçükleri geliyor ve onlarda rampa sistemi yok, binemiyorum, yolda kalıyorum. Yeni otobüsler bana uygun ancak rampa sistemi otomatik olmadığından şoför veya yolcular açıyor, bu biraz sıkıntı oluyor.” (E6) “Şoförlerin bazıları nezaketsiz, yanında refakatçi olması lazım diyor. Ben işe gidiyorum yanımda biriyle nasıl gidebilirim?” (E15)
		A1b. Otobüs Seferi	Olumlu	26	74,2	“Otobüslerin sefer sıklıkları iyi, yoğun saatlerde de sık geliyor.” (K10)
	A1c. Otobüs duraklarını rahat kullanabiliyor musunuz, durakların fiziksel konumları nasıl?	A1c. Otobüs Durakları	Olumsuz	17	48,6	“Bazı otobüs duraklarında rampa yok, kaldırım yüksek, Moloz’daki otobüs durakları mesela, çıkmakta zorlanıyorum.” (K10) “Rampalar bazı yerlerde çok dik, kaldırımlar dar, Atapark’taki otobüs durağı basamaklı, akülü sandalyemle rampadan tek başıma çıkamadım.” (E5) “Bazı duraklarda rampa yok, otobüse bindiğimde şoförden rahat inebileceğim yerde bırakmasını istiyorum, bazen tartışıyorum.” (E6) “Otobüsler, duraklara diğer vatandaşların duyarsız park etmesinden ve dolmuşların işgalinden dolayı yaklaşmamaktadır. Ortopedik engellilere uygun olan duraklarda engelliler otobüse erişim sorunu yaşamaktadır.” (E7)
	A2. Dolmuşları kullanabiliyor musunuz?	A2a. Aracın Niteliği	Olumsuz	35	100	“Koltuk değneğiyle yürüdüğüm için dolmuşa biniyorum, ancak insanların anlayışsızlığı yüzünden çok tercih etmiyorum.” (K4) “Dolmuşlar tekerlekli sandalye kullanan engelliler için uygun değil. Ancak istediğin yerde binip inemediğin için dolmuş kullanabilmek isterdim.”
	A3. Otoparklarda ne tür engellerle karşılaşıyorsunuz?	A3a. Otoparkların konumu A3b. Otoparkların niteliği	Olumsuz	14	40	“Merkezdeki otoparklar kalabalık ve yönlendirme olmadığı için problem yaşıyorum.” “Koltuk değneği kullanıyorum, uzun süre ayakta kalamıyorum, özel araçla meydana gittiğimde otoparktan varacağım yere uzun mesafe gitmek zorunda kalıyorum.” (E8)
	B. Yaya Erişim					
	B1. Yaya erişimde herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz?	B1. Yaya erişimde herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz?	Olumsuz	25	71,4	“Engelli aracı şarj istasyonu Atapark’a ve daha birçok bölgeye yapılırsa iyi olurdu. Belli bir yere kadar gidebiliyorum şarjı bitiyor, yolda kalıyorum.” (E15) “Akülü sandalyemi şarj ederken en az bir saat beklemem gerekiyor, açık alanda olduğu için kışın donuyorum.” (E20)

Ortopedik engelli kişilerin tamamı, MİA'da sadece yaya kullanımında olan yolların tekerlekli sandalye kullanımına uygun genişliğe ve zemin kaplamasına sahip olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcıların % 88, 6'sı (31 kişi) kaldırımların yüksek ve dar olması, rampaların olmaması veya rampaların tekerlekli sandalye kullanımına uygun olmaması ve zemin seviyesindeki farklılıklardan dolayı kaldırıma çıkmaya cesaret edemediklerini söylemişlerdir. Ortopedik engellilerin tamamı kaldırıma veya yaya geçidi üzerindeki kent mobilyaları, ızgara, rögar vb. elemanların engel oluşturduğunu, yaya geçitlerinde rampaların olmadığını veya rampaların sorunlu olduğunu dile getirmişlerdir. Ayrıca bu kişiler kent merkezinde yaşadığı sorunların en önemlisinin döşemelerden kaynaklandığını söylemişlerdir. Bununla ilgili örnek görüş şöyledir: “Kent merkezinde dolaşırken taş döşemelerden dolayı akülü aracımdan kayıyorum, yanımda birinin olup beni oturtması gerekiyor”.

Görüşme yapılan ortopedik engellilerin tamamı, MİA'da onlara yönelik bilgilendirme ve yönlendirme levhalarının olmadığını dile getirmişlerdir. MİA'da belli zaman aralıklarında dolaşan emniyet güçlerini (polis, bekçi) göremediklerini, görememe sebebi olarak mekânın kalabalık olmasının neden olabileceğini belirtmişlerdir. Ayrıca eğimi fazla olan caddelerde ve sokaklarda tehlike uyarı levhalarının olmadığını, kaldırımların kullanımına uygun olmamasından dolayı taşıt yolundan giden bireylerin can güvenliğinin tehlikede olduğunu dile getirmişlerdir (Tablo 22).

Tablo 22. Ortopedik engellilerin MİA’da yaya dolaşımında karşılaştıkları sorunlar

Sorular	Ana Ölçüt	Cevap Kategorisi	N	%	Örnek görüşler
Kent merkezinde yaya olarak dolaşırken ne tür sorunlar yaşıyorsunuz?	B2. Yaya Yolları	Olumsuz	35	100	“Uzun sokakta akülü sandalyemle dolaşabiliyorum ancak hiçbir işletmeye giremiyorum.” (K2)
	B2a. Kaldırımlar	Olumsuz	31	88,6	“Kaldırımların birçoğuna çıkamıyorum çok yüksek ve bazıları çok dar rahat geçemiyorum.” (K12) “Kaldırımları; işletmelerin tezgâhları, elektrik kutusu, çöp kutusu vb. engellerden dolayı kullanamıyorum.” (E2) “Kaldırımda sandalyem rögar kapaklarına, ızgaralara ve çukurlara takılıyor. Meydanda dolaşmak eziyet oluyor.” (E3)
	B2b. Yaya Geçitleri	Olumsuz	35	100	“Kaldırımdan karşıya geçerken sandalyemle ızgaralara ve su oluklarına takılıyorum.” (E3) “Yaya geçitlerinde rampa yok, rampa olan yerde de birinin yardımıyla geçiyorum.” (K3)
	B2c. Zemin Kaplama	Olumsuz	35	100	“Merkezdeki taş döşemelerde akülü sandalye kullanmak büyük sıkıntı, sandalyeden kayıyorum.” (E3) “Meydanda taş döşemelerden dolayı yalnız başıma ihtiyacımı karşılamaya gidemiyorum, sandalyemin tekeri taşlara takılıyor.” (E18)
	B2d. Rampalar	Olumsuz	32	91,4	“Birçok kaldırımda rampa yok, olanların çoğunu da rahat kullanamıyorum, gidip çok geri döndüğüm oldu, taşıt yolunu kullanıyorum.” (K11) “Merkezde rampalar düzenli ve sık değil, olan rampaların da bazıları uygun değil kaldırıma çıkmaya cesaret edemiyorum.” (E18)
	C2. Yaya Güvenliği	Olumsuz	35	100	“Ayasofya’nın eğimi çok fazla, oradan sahile inmeye kalksak fren tutmaz. Ancak hiçbir yerde tehlike uyarı levhası bulunmuyor.” (E18) “Kaldırımlardaki problemlerden dolayı taşıt yolunun kenarından gidiyorum, her an araba çarpabilir tehlikesiyle dolaşıyorum.”(K12)
	C2a. Bilgilendirme Elemanları	Olumsuz	32	91,4	“Tekerlekli sandalyemle dolaşırken yönlendirme levhaları olmadığından sıkıntı yaşıyorum. Bize uygun yerleri gösteren yönlendirmeler olursa sorun yaşamayız.” (E20)

Ortopedik engelli bireylere rahat bir şekilde ne kadar mesafe gidebildikleri sorulduğunda, buna ilişkin örnek bir görüş şöyledir: “Yenicuma Mahallesi’nden Varlıbaş AVM’ye akülü aracım ile gidebiliyorum ancak dönüşte akülü aracımın şarjı bitiyor, şarj istasyonu da olmadığından otobüsle dönmek zorunda kalıyorum.” Akülü tekerlekli sandalye kullanan bireylerin; eğer akü yeni ve sağlam ise 20 km, akü yeni değilse 7-8 km hareket edebildikleri bilinmektedir.

Görüşmeye katılan ortopedik engelli bireyler, onlara yönelik yaya yolu düzenlemelerinin yapılmadığını, dolayısıyla kentsel mekândaki engellerin onların erişimlerini kısıtlandığını belirtmektedirler. Katılımcıların % 60’ı (21 kişi) yaşadıkları genel problemin başında toplumun önyargısı olduğunu belirtmektedir. Bununla ilgili örnek görüşlerden bir kaçış şöyledir; “otobüse binerken otobüsün rampası manuel olduğundan bazı şoförler refakatçin nerde soruyor, kalkıp onu açmakla uğraşmak istemiyor”, “Ameliyattan sonra baston kullanmaya başladım, o sırada dışarıda baston kullananları daha çok görmeye başladım. Baston kullanmadığım için hiç bastonlu görmemişim. Bu yüzden kendimi hiç affetmiyorum. Engelliler bu binaya gelebilir mi, kaldırım kullanabilir mi, birçok konuda empati yapılması gerekiyor”, “Merkezde hiçbir bankaya giremiyorum. Bir bankanın önünde işlem yapabilmek için görevliyi bekliyordum, dilenci sanıp para vermişlerdi.” Ortopedik engellilerin % 60’ı (21 kişi) toplumda onlara yönelik bakış açısından olumsuz etkilendiğini, bu durumun da kentsel mekânı kullanımda en önemli kısıtlayıcılardan biri olduğunu dile getirmişlerdir.

3.2.2.1. Ortopedik Engelli Bireylerin Merkezi İş Alanına Yaya ve Taşıtlı Erişimlerinin ve Merkezi İş Alanında Yaya Dolaşımlarının Değerlendirilmesi

Görüşmelerden elde edilen bulgulara göre, tekerlekli sandalyesi manuel olan kullanıcılar tek başına dışarı çıkamamaktadır. Ortopedik engellilerin bağımsız dışarı çıkabilmeleri için girişinde rampa olan asansörlü binalarda ya da zemin katta oturmaları gerekmektedir. Bu özelliklere sahip konutlarda yaşamayanlar genellikle evde zaman geçirmekte veya dışarıya çıkarken başkalarının yardımına ihtiyaç duymaktadır.

Ortopedik engelliler kent merkezinde döşemelerden kaynaklanan sorunlar yaşamaktadırlar. Farklı yükseklikler ve çukurlar barındıran taş döşemeler, koltuk değneği ve tekerlekli sandalye kullananlar için problem olmaktadır. Bu engellerden ve

kaldırımların ortopedik engellilerin kullanıma uygun olmadığından dolayı taşıt yolundan gitmek zorunda kalan bireylerin güvenliği olumsuz etkilenmektedir.

Katılımcıların % 68,6'sı (24 kişi) kullanıcı yoğunluğundan rahatsız olduğunu, kalabalıkta tekerlekli sandalyesine ayağı takılan insanların olduğunu ve bazen tartıştığını belirtmektedir. Tekerlekli sandalye kullanan katılımcıların tümü çoğunlukla havanın iyi olduğu zamanlarda ve gündüz dışarı çıktıklarını, akşam çıkmadıklarını belirtmiştir. Bunun sebebi olarak gündüz saatlerinde dahi cadde, sokak ve açık alanların dolaşımına uygun olmadığı için gece daha tehlikeli olduğu ve birçok binaya (mağaza, market gibi) giremedikleri için yapacak aktiviteleri olmadıklarını söylemişlerdir. Ortopedik engelliler en temel ihtiyaçlarını başkalarından yardım alarak gidermek durumunda kaldıklarını dile getirmişlerdir. Belirtilen bu durumlar onların kendilerini mekândan çekmelerine sebep olmaktadır.

3.2.3. Ortopedik Engelli Bireylerin Ortahisar ve Yakın Çevresindeki Kentsel Hizmetlere Erişimde Karşılaştıkları Durumlara İlişkin Bulgular

Yapılan görüşmelerde ortopedik engellilerin kentsel hizmetlere erişimde karşılaştıkları durumlara ilişkin sorulara verilen yanıtlar kamu kurumu, üniversite, hastane, otel, kültürel tesis, sosyal tesis, ibadet alanı, alışveriş merkezi (AVM) ve ulaşım başlıkları altında ele alınmıştır. Katılımcıların görüşleri cevap kategorilerine ayrılarak tablolarda yer almıştır. Burada boş bırakılan hücreler, hizmetlerin onlar tarafından kullanılmadığı anlamına gelmektedir.

Kentsel hizmetlerden kamu kurumları ve üniversitelere erişimde görüşme yapılan ortopedik engellilerin karşılaştıkları durumlara ilişkin görüşleri Tablo 23'te gösterilmiştir. Katılımcılar Büyükşehir Belediyesi'nin ve Ortahisar Belediyesi'nin girişlerinde sorun yaşamadıklarını belirtmişlerdir. Ortopedik engelliler Büyükşehir Belediyesi'nin yakınında durak olmadığından otobüsle buraya gidemediklerini belirtmişlerdir. Ortahisar Belediyesi yakınında otobüs durağının olduğunu ancak duraktaki kaldırımın dar ve yüksek olması ve rampasının olmaması nedeniyle sorun yaşadıklarını dile getirmişlerdir. Katılımcıların yalnız % 34,3'ü (12 kişi) Valilik binasına gittiğini, girişinde rampa olmadığını, merdivenlerin fazla olduğunu, başkasının yardımıyla binaya girebildiklerini dile getirmişlerdir. Ortopedik engellilerin yalnız % 37,2'sinin (13 kişi) Karadeniz Teknik Üniversite'sine gittiğini ve kampüse girişte sorun yaşamadıklarını belirtmişlerdir.

Ortopedik engellilerin yalnız % 17,1'inin (6 kişi) Trabzon Üniöersite'sine gittiğini, özel araçla sorun yaşamadıklarını ancak otobüsle gittiğinde duraktan binaya erişimde topografyadan ve onların fiziksel durumdan dolayı güçlük çektiklerini söylemişlerdir.



Tablo 23. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kamu kurumlarına ve üniversitelere erişimde karşılaştıkları durumlar

Sorular		Kentsel Hizmet Alanları	Cevap Kategorisi	N	%	Örnek görüşler
Hizmetlere erişebiliyor musunuz?	Kamu Kurumu	Büyükşehir Belediyesi	Olumlu	26	74,2	“Büyükşehir Belediyesi’nde evrak işim olduğunda yakınında otobüs durağı olmadığı için özel araçla gidiyorum. Akülü aracımı yanıma almıyorum sadece kapısına kadar gidiyorum. Görevli gelip yardım ediyor, geri dönüyorum.” (K2) “Büyükşehir Belediyesi’ne akülü sandalyemle giderken yolda kaldırımlarda sorun yaşıyorum bir kez gittim daha cesaret edemedim. Belediyenin girişi düz, yardımcı da oldular içinde asansör var.” (E3)
		Ortahisar Belediyesi	Olumlu	24	68,6	“Ortahisar Belediyesi’nde çalışıyorum otoparkında sorun yaşamıyorum, kurumun girişi de düz. Genelde otobüsle gidiyorum, ancak belediye önündeki durağın kaldırımını dar, rampası kullanışlı değil, birilerinin yardımıyla çıkıp iniyorum.” (E6) “Ortahisar Belediyesi’nde çalışıyorum ve iki koltuk değneğiyle yürüyorum. Belediyenin girişi rahat kullanışlı merdivenlerinden de çıkabiliyorum. Rampası olan alçak tabanlı otobüsleri rahat kullanıyorum, dolmuşlarda insanların hızlı binmeye çalışmasından rahatsız oluyorum. Büyükşehir Belediyesi’ne de gittim merdivenlerinden çıkabildim, girişi de düz.” (K10)
		Valilik	Olumsuz	12	34,3	“Valilik binasına akülü aracımınla gidiyorum ama girişi sıkıntılı merdivenleri çok, rampaları olmadığı için birilerinin yardımıyla içeri giriyorum.” (E6)
		İŞKUR	Olumsuz	13	37,2	“İŞKUR’a otobüsle arkadaşım beni götürdü, tek başıma akülü araçla gidemedim. İŞKUR’un girişindeki kaldırımda rampa yok.”
	Üniversite	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Olumlu	13	37,2	“KTÜ’de tahakkuk biriminde çalışıyorum ve koltuk değneğiyle yürüyorum. Kampüs girişi ve otobüsler rahat, duraklarda da sıkıntı yaşamadım. Dolmuşu daha çok tercih ediyorum ancak dolmuşlar da kalabalıktan ve bazı insanların anlayışsız tavırlarından rahatsız oluyorum.” (E8)
		Trabzon Üniversitesi	Olumsuz	6	17,1	“Trabzon Üniversite’sine özel araçla gittim, engelli park yeri var. Otobüsle gidemem hiç denemedim yokuşu fazla çıkma şansım yok.”

Katılımcılar tüm hastanelerde engelli otoparkının olduğunu, ancak Akçaabat Haçkalı Baba Devlet Hastanesi ve Karadeniz Teknik Üniversitesi Farabi Hastanesi'nde idari personellerin park etmesinden dolayı otoparkı kullanamadıklarını belirtmişlerdir. Görüşme yapılan ortopedik engellilerin % 82,8'i (29 kişi) Karadeniz Teknik Üniversitesi Farabi Hastanesi'nin bina girişinde kullanıcı yoğunluğu olduğu ve yönlendirme olmadığı için erişimde güçlük yaşadıklarını söylemişlerdir. Görüşme yapılan ortopedik engellilerin sadece % 17,1'i (6 kişi) Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi'ne otobüsle gittiklerini, durak ile bina girişi arasında eğimin fazla olmasından ötürü erişim sorunu yaşadıklarını belirtmişlerdir. Maçka Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi, Akçaabat Haçkalı Baba Devlet Hastanesi ve Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi Kaşüstü Kampüsü kent merkezine uzak olduğu için otobüsle ulaşımı tercih ettiklerinde fazla zaman harcadıkları ve bunların yoğun kullanılmasından dolayı kalabalıktan rahatsız olduklarını dile getirmişlerdir. Bu nedenlerden ötürü onlar bu hastaneye genellikle özel araçla gittiklerini söylemişlerdir. Ayrıca ortopedik engelliler tedavi amaçlı özel polikliniklere gitmediklerinden, devlet hastanelerinin kullanımları için daha uygun olduğundan söz etmişlerdir (Tablo 24).

Tablo 24. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki hastanelere erişimde karşılaştıkları durumlar

Sorular	Kentsel Hizmet Alanları	Cevap Kategorisi	N	%	Örnek görüşler	
Hizmetlere erişebiliyor musunuz?	Hastane	Fatih Devlet Hastanesi	Olumlu	29	82,8	“Akülü aracım ile Fatih Devlet Hastanesi’ne gidiyorum, rahat içeri girip tedavimi oluyorum.” (E18)
		Trabzon Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi	Olumlu	24	68,6	“Diş Hastanesi’ne otobüsle gittim geldim, hastane girişi de geniş düz rahat gidebildim.” (K6)
		Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi	Olumsuz	6	17,1	“Kemik Hastanesi’nde çalışıyorum, özel aracım ile geliyorum engelli otoparkı var. Otoparkta inince binaya giriş kolay ama otobüsle geldiğinde üstten giriş eğimli olduğundan binaya başkasının yardımı olmadan gidilemiyor.” (E9)
		Karadeniz Teknik Üniversitesi Farabi Hastanesi	Olumsuz	29	82,8	“Farabi Hastanesi’nin girişine otoparktan mesafe çok ve karmaşık. Engelli otoparkına personeller park ediyor.” (E8)
		Maçka Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi	Olumsuz	21	60	“Maçka’daki hastaneye servisle gidebiliyorum, girişi de rahat.” (K12) “Maçka’daki hastaneye özel araçla gidiyorum. Hastane girişi rahat otoparkı da kullanışlıdır. Aracım olmadan önce otobüsle gitmişim. Çok uzun sürdü ve durağın olduğu kaldırımda rampa yok, birinin yardımıyla hastaneye gittim.” (E3)
		Akçaabat Haçkalı Baba Devlet Hastanesi	Olumsuz	27	77,1	“Hastanelerin hiçbirinde bina girişinde sıkıntı yaşamadım. Akçaabat Haçkalı Baba Hastanesi’ne otobüsle gittim, çok zaman harcadım. Özel araçla gittiğimde engelli otoparkına idari personellerin park ettiğine şahit oldum.” (E7)
		Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Numune-Merkez)	Olumsuz	26	74,2	“Akülü aracım ile Numune Hastanesi’ne gidiyorum, rahat içeri girip tedavimi oluyorum.” (E18)
		Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Kaşüstü)	Olumsuz	15	42,9	“Kaşüstü’ndeki hastaneye özel aracım ile gittim girişi, otoparkı kullanışlı ama çok uzak olduğu için çok zaman harcıyorum, tercih etmiyorum.” (E18) “Kaşüstü’ndeki hastaneye otobüsle bir kez gittim otobüs çok kalabalık, sürekli dur kalk, mesafe uzak tam bir eziyetti.” (K10)

Görüşmeye katılan ortopedik engelliler, onları motive edecek sosyokültürel faaliyetlerin hayata geçirilmesini istediklerini belirtmişlerdir. Enstrüman çalma, oyunculuk, şiir yazma, resim, yoga eğitmenliği, yüzme, futbol ve basketbol oynamak gibi alanlarda onlara yönelik faaliyetlerin düzenlenmesini talep etmektedirler. Bu konuya ilişkin örnek birkaç görüş şöyledir: “Şiir yazıyorum, şiirlerimi belli bir kitleye okumak ve kitap olarak yayınlamak istiyorum. Sivil toplum kuruluşlarının oyunculuğa merakı olan engellilere öncü olarak drama kursu düzenlemesini talep ediyorum”, “ Trabzon kent konseyi engelliler meclisinde görev aldım, Trabzon’da engellilerin buluşabileceği, kurslara katılabileceği, spor faaliyetlerinin olduğu, insanları evinden alıp geri getiren bir merkez yapılmasını talep ettim, ancak yapılmadı. Akyazı Mahallesi’nde bulunan Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü bünyesindeki Gençlik Merkezi’nden talepte bulundum, bir alan tahsis ettiler, gidip bağlama çalıp, engelli arkadaşlarla oturup çay içebiliyorum”, “Avrasya Engelsiz Yaşam Derneği’nin düzenlemiş olduğu resim kursuna katıldım, tekrar bu tarz etkinlikler yapılırsa katılmak isterim”, “Havaalanı karşısında kurslar, buluşma vb. faaliyetlerin yapılacağı Trabzon Büyükşehir Belediyesi Engelli Konağı açıldı. Ancak açılışı pandemi dönemine rastladı şuanda aktif değil, aktif hale getirilirse engellilerin toplumsallaşması için güzel bir adım olacaktır”. Ayrıca ortopedik engellilerin istihdam edilmesinin de hayata katılımları açısından önemli olduğu bilinmektedir. Görüşme yapılan ortopedik engellilerin %31,4’ü (11 kişi) emekli, % 37,2’si (13 kişi) işsizdir. Bu kişilerin % 45,7’si (16 kişi) yarı zamanlı veya tam zamanlı fark etmeksizin çalışmak, dışarı çıkmak istediğini belirtmiştir.

Görüşmeye katılanların % 40’ı (14 kişi), Zorlu Grand Hotel ve Novotel’de nikâh vb. etkinliğe katıldıklarını ve bina girişlerinde sorun yaşamadıklarını belirtmiştir. Novotel’e gidenler otobüs durağıyla bina arasındaki mesafenin fazla olmasından dolayı otobüsle erişemediklerini dile getirmişlerdir. Otelin otoparkını hiç kullanmayan bireyler otoparkla ilgili olan soruyu cevapsız bırakmıştır. Katılımcılar Trabzon’da yaşadıkları için otele yönelik soru sorulmamıştır. Ancak MİA’da bulunan Zorlu Grand Otel, Yol İş Holiday Otel’de engellilere uygun odalar ve otopark hizmetleri bulunmaktadır.

Trabzon İl Halk Kütüphanesi’ne görüşme yapılan bireylerin yalnız % 20’si (7 kişi) daha önce gitmiş, girişindeki rampanın kullanımına uygun olmadığını, yanında biriyle gitmek zorunda kaldığını söylemişlerdir. Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi’ne giden kullanıcılar, görüşmeye katılanların % 34,3’ü (12 kişi) bina girişi ve otopark kullanımında herhangi bir sorunla karşılaşmamıştır.

Katılımcılar MİA'daki sinemalara bina girişinde rampa olmamasından dolayı erişemediklerini belirtmişlerdir. Devlet tiyatrosunun ve Hamamizade İhsanbey Kültür Merkezi'nin girişleri kullanımlarına uygun hale getirildiği için buralara erişebildiklerini, ancak yakınında otobüs durağı olmadığından bunlara özel araçla gittiklerini söylemişlerdir. Medical Park Stadyumu'na sadece katılımcıların % 20'si (7 kişi) gitmiş olup girişinin düz olduğu ve ortopedik engellilerin kullanımı için ayrı bir bölüm olduğu için herhangi bir sorunla karşılaşmadıklarını belirtmiştir. Stadyumda engelli otoparkının olduğu, ancak yönlendirmeye ilişkin bilgilendirme elemanı eksiklikleri ve yoğun kullanımdan dolayı sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir. Ortopedik engellilerin % 14,2'si (5 kişi) Mehmet Ali Yılmaz Spor Tesisleri'nde yüzme havuzuna gittiklerini ve hizmete erişimlerinin rahat olduğunu belirtmiştir. Ortopedik engellilerin % 85,7'si (30 kişi) camilere giremediklerini avluya kadar ulaşabildiklerini, kadın görüşmeciler buna ek olarak bayan bölümünün genellikle camilerde üst katta olduğunu ve dar merdivenlerden dolayı birinin yardımıyla da olsa buralara erişemediklerini belirtmişlerdir (Tablo 25).

Tablo 25. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki otellere, kültürel, sosyal tesislere ve ibadet alanlarına erişimde karşılaştıkları durumlar

Sorular		Kentsel Hizmet Alanları	Cevap Kategorisi	N	%	Örnek görüşler
Hizmetlere erişebiliyor musunuz?	Otel	Zorlu Grand Hotel	Olumlu	14	40	“Zorlu Grand’a da Novotel’e de gittim, girişleri düz, girişte zorluk çekmedim. Novotel’deki nikâha ailemle birlikte otobüsle gittim, duraktan baya uzak mesafede. Ailem beni getirdi.” (E2)
		Novotel	Olumsuz	7	20	
	Kültürel Tesis	Trabzon İl Halk Kütüphanesi	Olumsuz	7	20	“Halk kütüphanesine bir kez bir arkadaşımın yardımıyla, gittim. Girişi merdivenli, rampaları yok. Yakınında otobüs durağı yok.” (E7)
		Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi	Olumlu	12	34,3	“KTÜ’de engelli birimde çalışıyorum, Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi’nin girişi uygun rampası var. Otobüsle de gittim otobüs durağında sorun yaşamadım ve otoparkı da var.” (E8)
	Sosyal Tesis	Medical Park Stadyumu	Olumlu	7	20	“Stada girişte bizi ayrı bir yerden aldılar rahat girdim ancak otoparkta kalabalıktan ve yönlendirme olmadığından çıkışı bulamadım.” (E3)
İbadet Alanı	Cami	Olumsuz	30	85,7	“Camilere gidemiyorum, bayan katı üstte dar merdivenli korkuluk yok, asansör yok. Abdest için uygun yer yok. Annemle beraber gittim.” (K4) “Camilerin sadece avlusuna gidebiliyorum, kışın hiç gidemiyorum.” (E15)	

Katılımcılar kentteki tüm AVM'lerde engelli otoparklarının olduğunu, ancak Forum AVM'de sağlıklı bireylerin engelli park yerini kullandıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca AVM'lere otobüsle erişimde sorun yaşadıklarını, tek başına gidemediklerini söylemişlerdir. Görüşmecilerin % 71,4'ü (25 kişi) engelli aracı şarj istasyonunun sayısının yeterli olmadığını ve açık alanda olmasından dolayı kışın dışarda beklemenin zor olduğunu söylemişlerdir (Tablo 26).



Tablo 26. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerine ve engelli aracı şarj istasyonuna erişimde karşılaştıkları sorunlar

Sorular		Kentsel Hizmet Alanları	Cevap Kategorisi	N	%	Örnek görüşler
Hizmetlere erişebiliyor musunuz?	Alışveriş Merkezi	Forum Avm	Olumsuz	21	60	“Forum Avm’nin girişi rahat, otoparkı da var ancak engelli yerine çalışanlar park ediyor.” (K4) “Foruma otobüsle gittiğimde üstgeçitte asansör olmadığı için araçların arasından geçmek zorunda kaldım.” (E5)
		Varlıbaş Avm	Olumsuz	18	51,4	“Varlıbaş Avm’nin girişinde engellilerin daha rahat hareketi için asansörlü platform yapıldı, ancak önünde reklam panosu var.” (E7)
		Cevahir Avm	Olumsuz	12	34,3	“Cevahir Avm’ye otobüsle ailemle gittim, beni otobüsten onlar indirdi, karşıya geçerken karışık ve trafik olmasından dolayı zorluk çektik. Girişi rahat sakın olduğu için özel araçla gidiyoruz, otoparkı da kullanışlı.” (K5)
	Ulaşım	Engelli Aracı Şarj İstasyonu	Olumsuz	25	71,4	“Engelli aracı şarj istasyonu sadece bir tane, aküm bittiğinde yolda kalıyorum.” (E7) “Şarj istasyonu açık alanda, üstü kapalı değil, kışın kullanırken donuyorum.” (E15) “Şarj istasyonunda şarj doldururken en az bir saat beklemek zorundayım ve açık alanda olduğu için kullanışlı olmuyor.” (E20)

Görüşmeye katılan ortopedik engelliler MİA'daki banka işlemlerinde genellikle başkalarından yardım aldıklarını, kent merkezinde sadece bir özel bankanın ve PTT'nin engellilerin kullanımına uygun girişe sahip olduğunu dile getirmişlerdir. Onlar, kuaför ve berber gibi ihtiyaçlarını evlerinde karşıladıklarını, kafe, restoran, lokanta, market vb. mekânlara birinin yardımı olmadan gidemediklerini belirtmişlerdir. Ayrıca markete de gidemediklerini, birinin onlar için alışveriş yaptığını ve MİA'daki mağazaların girişlerinin onlara uygun olmadığı için internetten alışveriş yaptıklarını da dile getirmişlerdir. Burada sözü edilen alanların tümüne gidememe sebepleri; bina girişlerinde standartlara uygun rampa olmaması, düz giriş olan yerlerde ise yaya yolundaki problemlerden dolayı erişimde sorun yaşamaları olarak belirtilmiştir (Tablo 27).



Tablo 27. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki ticari faaliyetlere erişimde karşılaştıkları sorunlar

Sorular	Kentsel Hizmet Alanları	Cevap Kategorisi	N	%	Örnek görüşler
Hizmetlere erişebiliyor musunuz?	Banka / ATM	Olumsuz	35	100	“Banka işlerini ailem hallediyor, benim gitmem gereken bir iş olduğunda sadece kapısına kadar gidiyorum görevli yardım ediyor.” (K2)
	Kuaför / berber	Olumsuz	35	100	“Daha önce Meydan’da eski bir bina olan çarşı içerisindeki kuaföre gidiyordum. Ameliyattan sonra tekerlekli sandalye kullanmaya başlayınca binanın asansörü de olmadığından, bir kez arkadaşım beni götürdü merdivenden taşıyarak çıkardı. Sonra hiç gidemedim evde annem kuaför ihtiyacımı karşılıyor.” (K4).
	Kafe / restoran/ lokanta	Olumsuz	30	85,7	“Özel araçla Beşirli Mahallesi’ndeki kafelere gidiyorum, girişi basamaklı, rampaları yok. Arkadaşlarım beni arabadan alıp götürüyor, eğer tek başımaysam işletme sahibini tanıyorum, o yardımcı oluyor. (K5)
	Mağaza / dükkân / market	Olumsuz	32	91,4	“Meydanda hiçbir işletmeye giremiyorum, market alışverişini ailem yapıyor, kıyafetlerimi internette alıyorum. Bize yönelik düzenlemeler yok, AVM’lere gidiyorum.” (E6)

Görüşme yapılan ortopedik engellilerin % 77,1'i (27 kişi) kentteki açık ve yeşil alanlara onlara yönelik yaya yolu düzenlemelerinin olmamasından dolayı erişemediklerini belirtmişlerdir. Ganita sahile akülü araçla gidebildiklerini, ancak taşıt yolundan dolayı karşıya geçişlerde tehlike yaşadıklarını söylemişlerdir. Ganita sahilden kalkmakta olan mavi tur gemisini rampa olmadığından kullanamadıklarını söylemişlerdir. Atapark'ın girişinde merdivenler fazla olmasından ötürü genellikle tercih etmediklerini belirtmişlerdir. Ortopedik engelliler Fatih Parkı'na gittiklerini ve Meydan Parkı'nda toplandıklarını söylemişlerdir. Katılımcıların % 85,7'si (30 kişi) Meydan Parkı'nın çevresindeki ve içerisindeki su oluklarının ve rögar kapaklarının engel teşkil ettiğini, akülü araç şarj istasyonuna yönlendirme yapılmadığından ve onlara yönelik uyarı ile yönlendirme levhalarının olmadığından şikâyet etmektedir.

Ortopedik engelliler kentle ilgili yapılan faaliyetlere katılmayı ve onlara danışılmasını talep etmiştir. Bu konuya ilişkin örnek bir görüş şöyledir: "Planın yapılacağını duyup belediyeye gittim, ancak Ankara'da yapıldığını şu aşamada fikrimi alamayacaklarını söylediler. Bunun dışında da birçok başvuruda bulundum, fikir belirtmek istedim ancak dikkate alınmadı". Onlardan fikir alınıp planlama, tasarım ve düzenleme faaliyetleri gerçekleştirilirse kentsel mekâna aktif olarak katılabileceklerini dile getirmişlerdir.

3.2.3.1. Ortopedik Engelli Bireylerin Kentsel Hizmetlere Erişimlerinin Değerlendirilmesi

Ortopedik engellilere yönelik uyarı ve bilgilendirme elemanlarının hem dış mekânda hem de kurum ve işletmelerde bulunmaması, onların ulaşmak istediği yere varması için daha fazla fiziksel çaba sarf etmesine neden olmaktadır. Yapılan görüşmelerde ortopedik engellilerin hizmetleri kullanımda, kentsel hizmet alanlarının doluluk-boşluk durumlarını gösteren bilgiye erişim taleplerinin de olduğu görülmektedir. Bu konuya ilişkin örnek bir görüş şöyledir: "Bir arkadaşım özel araçla beni AVM'ye getirdi, yanıma tekerlekli sandalyemi almamıştı orada var diye. Gittiğimde sandalyelerin tamire gittiği söylendi. Dört sandalye de aynı anda bozulup tamire gönderilmiş. Geri dönmek zorunda kaldım. Bu konuda özellikle de kurumların internet üzerinden bilgilendirme yapması için bir sistem olsa çok iyi olurdu".

Kentsel hizmetlere erişimde, bina ve yakın çevresi ve binaya erişim (C1 ve C2) ölçütleri üzerinden belirlenen parametreye göre, ortopedik engelliler için uygunluğu (1=uygun değil, 2=uygun) Tablo 28’de değerlendirilmiştir.



Tablo 28. Ortopedik engellilerin kentsel hizmetlerin erişilebilirliğini değerlendirmesi

Kentsel Hizmet Alanları		Kullanıma Uygunluk Durumu				
		C1. Bina ve Yakın Çevresi		C2. Binaya Erişim		
		C1a. Bina girişi	C1b. Merdiven	C2a. Otobüs Hattı	C2b. Otobüs Durağı	2c. Engelli Otoparkı
Kamu Kurumu	Büyükşehir Belediyesi	2	2	1	1	2
	Ortahisar Belediyesi	2	2	2	1	2
	Valilik	1	2	2	2	2
	İŞKUR	1	1	2	1	1
Hastane	Akçaabat Haçkalı Baba Devlet Hastanesi	2	2	2	2	1
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Merkez)	2	2	2	1	2
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Kaşüstü)	2	2	1	2	2
	Fatih Devlet Hastanesi	2	2	2	2	1
	Trabzon Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi	2	2	2	2	2
	Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi	1	2	2	1	2
	Karadeniz Teknik Üniversitesi Farabi Hastanesi	1	2	2	2	1
	Maçka Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi	2	2	2	1	2
Üniversite	Karadeniz Teknik Üniversitesi	2	2	2	2	2
	Trabzon Üniversitesi	1	2	2	1	2
Otel	Zorlu Grand Hotel	2	2	2	2	2
	Novotel	2	2	2	1	2
Kültürel Tesis	Trabzon İl Halk Kütüphanesi	1	2	2	1	1
	Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi	2	2	2	2	2
Sosyal Tesis	Medical Park Stadyumu	2	2	2	2	1
İbadet Alanı	Cami	1	1	2	1	2
AVM	Forum AVM	2	2	2	1	1
	Varlıbaş AVM	1	2	2	2	2
	Cevahir AVM	2	2	2	1	2

Görüşmelerden elde edilen bulgulara göre, kamu kurumları içerisinde ortopedik engelliler açısından erişilebilirlik düzeyi en yüksek olan yer Ortahisar Belediyesi'dir. Kamu hastanelerinin geneli erişilebilir olup, bunlar içerisinde Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi ilk sırada yer almaktadır. Karadeniz Teknik Üniversitesi Kanuni Kampüsü, etkinlik için gidilen otellerden Zorlu Grand Hotel, kültürel tesislerden Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi erişilebilirlik düzeyi yüksek hizmet alanlarıdır. MİA'daki camiler ortopedik engelliler için erişilebilir değildir. Ayrıca onlar için AVM'lere de erişimde kısıtlar bulunmaktadır.

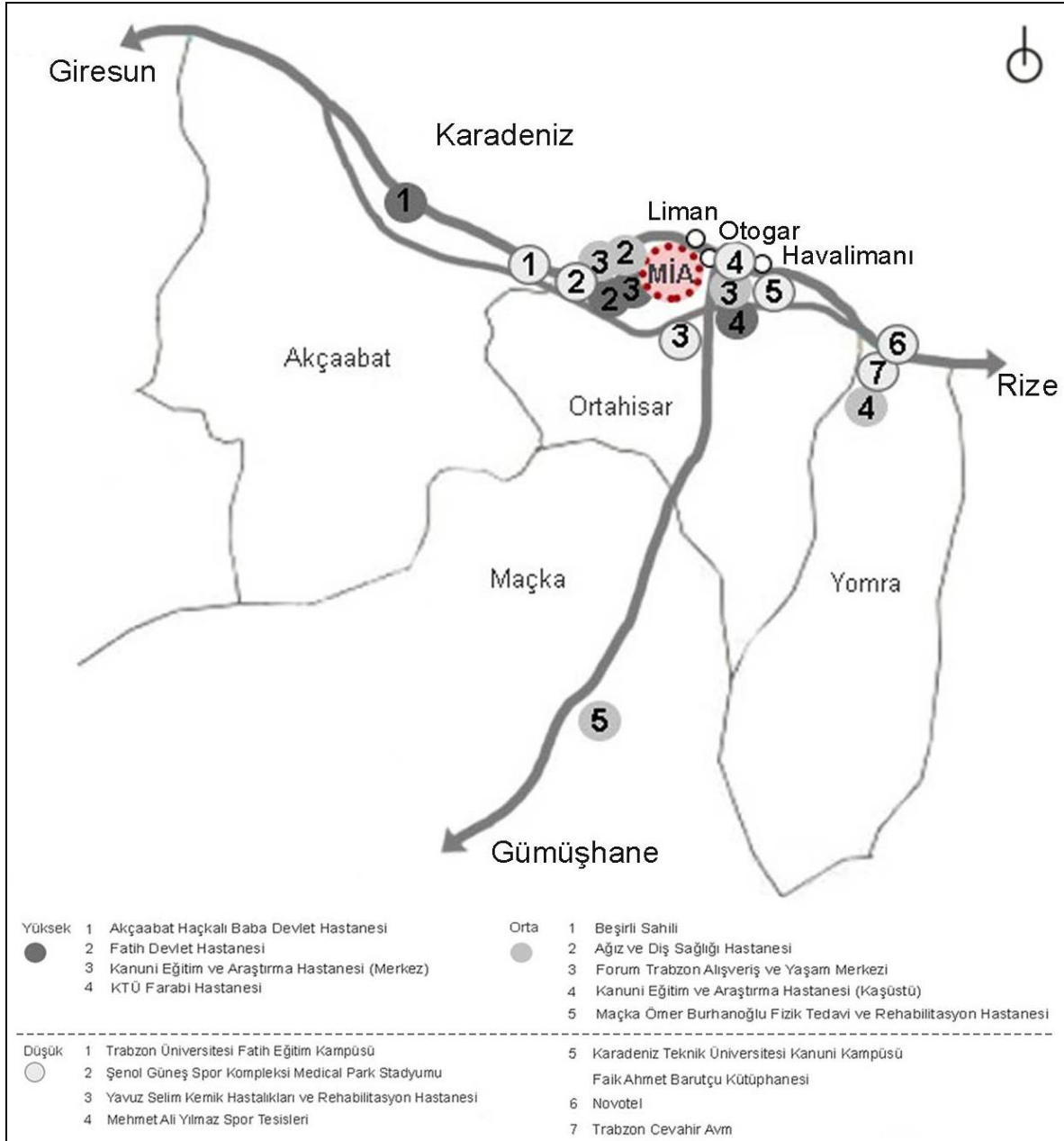
3.2.4. Ortopedik Engelli Bireylerin Zihin Haritaları

Ortopedik engellilerin fiziksel durumlarından kaynaklı mekânsal algılarının tespiti için, görüşmelerde Ortahisar ile yakın çevresinde ve MİA'da en çok kullandıkları kentsel hizmetler sorulmuştur. Sorulara verilen cevaplara göre, bu iki alanda en çok kullandıkları kentsel hizmetlere ve MİA'da en çok kullandıkları güzergâhlara ilişkin haritalar oluşturulmuştur. Böylece, Trabzon'da ortopedik engellilerin zihinlerinde yer eden merkez ve merkez dışı kullanımlar söylenme sıklığına göre düşük (% 14-39), orta (% 40-70) ve yüksek (% 71-86) olmak üzere gruplandırılmıştır (Tablo 29).

Tablo 29. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresinde en iyi bildiği kentsel hizmet alanları

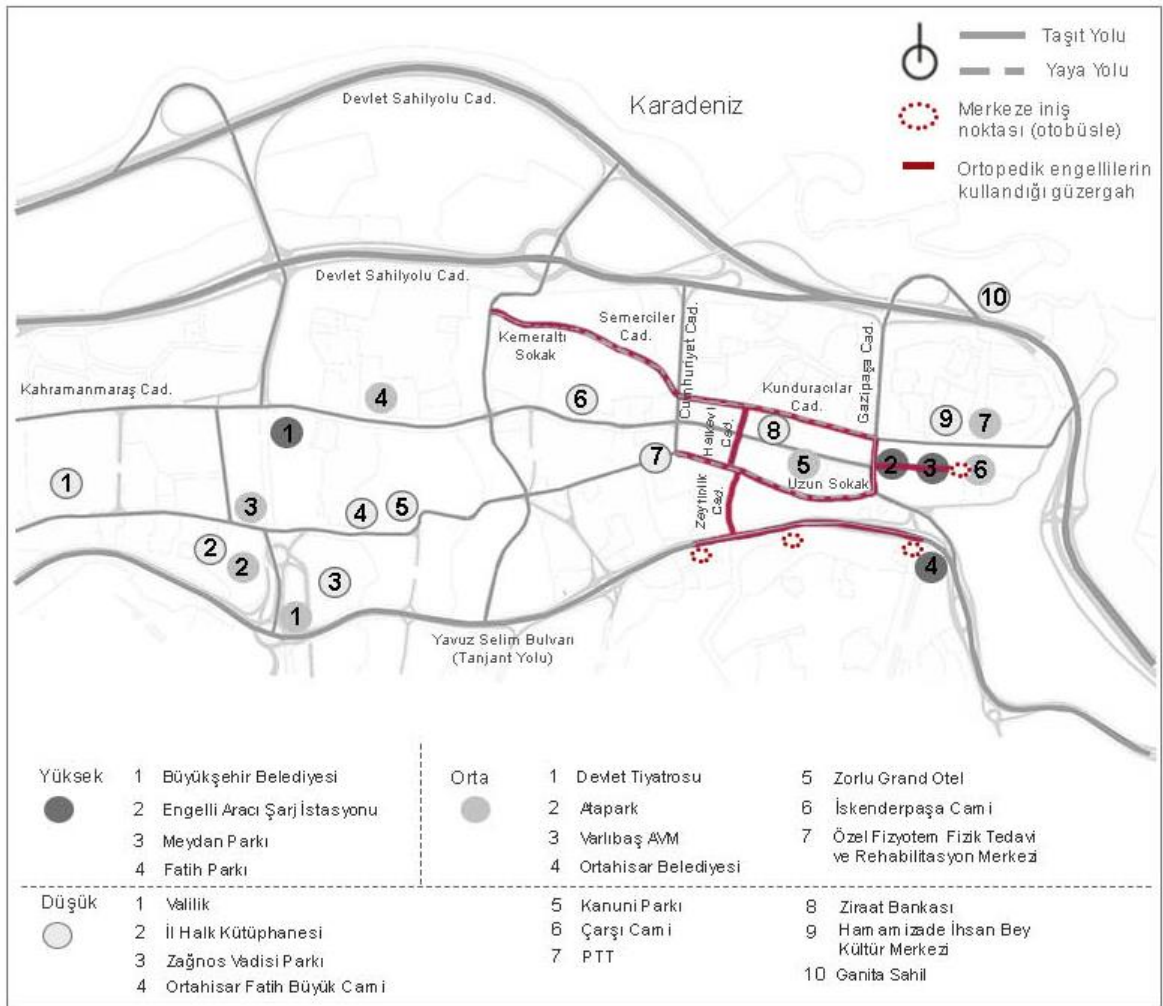
Kentsel Hizmet Alanları		MİA		Merkez Dışı	
		N	%	N	%
Kamu Kurumu	Büyükşehir Belediyesi	26	% 74,2		
	Ortahisar Belediyesi	24	% 68,6		
	Valilik	12	% 34,3		
Banka	Ziraat Bankası	13	% 37,2		
	PTT	12	% 34,3		
Hastane	Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi			24	% 68,6
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Merkez)			26	% 74,2
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Kaşüstü)			15	% 42,9
	Fatih Devlet Hastanesi			29	% 82,8
	KTÜ Farabi Hastanesi			29	% 82,8
	Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi			6	% 17,1
	Akçaabat Haçkalı Baba Devlet Hastanesi			27	% 77,1
	Maçka Ömer Burhanoglu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi			21	% 60
	Özel Fizyotem Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Merkezi	21	% 60		
Üniversite	KTÜ Kanuni Kampüsü			13	% 37,2
	Trabzon Üniversitesi Fatih Eğitim Kampüsü			6	% 17,1
Otel	Zorlu Grand Otel	14	% 40		
	Novotel			7	% 20
Kültürel Tesis	İl Halk Kütüphanesi	7	% 20		
	Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi			12	% 34,3
	Hamamizade İhsan Bey Kültür Merkezi	13	% 37,2		
	Devlet Tiyatrosu	15	% 42,9		
Sosyal Tesis	Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu			7	% 20
	Mehmet Ali Yılmaz Spor Tesisleri			5	% 14,2
İbadet Alanı	İskender Paşa Cami	18	% 51,4		
	Çarşı Cami	12	% 34,3		
	Ortahisar Fatih Büyük Cami	6	% 17,1		
AVM	Forum Avm			21	% 60
	Varlıbaş Avm	18	% 51,4		
	Cevahir Avm			12	% 34,3
Ulaşım	Engelli Aracı Şarj İstasyonu	25	% 71,4		
Açık Alan	Meydan Parkı	30	% 85,7		
	Fatih Parkı	26	% 74,2		
	Zağnos Vadisi Parkı	6	% 17,1		
	Beşirli Sahil			18	% 51,4
	Ganita Sahil	13	% 37,2		
	Kanuni Parkı	12	% 34,3		
	Atapark	15	% 42,9		

Ortahisar ve yakın çevresinde en çok hatırlanan kentsel hizmet alanlarının ilk beşi sırasıyla, Fatih Devlet Hastanesi, KTÜ Farabi Hastanesi, Akçaabat Haçkallı Baba Devlet Hastanesi, Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Ortahisar İlçesi), Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi'dir (Şekil 36). Bunlardan üç tanesi Ortahisar İlçesi sınırında, iki tanesi ise Akçaabat ve Yomra İlçeleri'nde yer almaktadır.



Şekil 36. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresinde en iyi bildikleri kentsel hizmet alanları

MİA'da en çok hatırlanan hizmet alanlarından ilk beşi sırasıyla, Meydan Parkı, Büyükşehir Belediyesi-Fatih Parkı, engelli aracı şarj istasyonu, Ortahisar Belediyesi'dir. Bu kentsel hizmet alanları MİA'nın tamamına yayılmış durumdadır. Ortopedik engellilerin kullanabildikleri güzergâhlar MİA'nın doğusuyla (Kunduracılar Caddesi, Semerciler Caddesi, Kemeraltı Sokak, Zeytinlik Caddesi, Halkevi Caddesi ile Tanjant Yolu ve Uzun Sokak'ın doğusu) sınırlı kalmakta olup bu alanda da birçok engelle karşılaştıkları bilinmektedir (Şekil 37).



Şekil 37. Ortopedik engellilerin MİA'da en iyi bildikleri kentsel hizmet alanları

Zihin haritaları çıkarılırken ayrıca görüşmecilere üç temel soru sorulmuş ve bu yolla MİA'daki sokak dokusunun onların gözünden erişilebilirliği tespit edilmeye çalışılmıştır. Sokak dokusunun erişilebilirliğine ilişkin görüşmelerden elde edilen cevapların belirlenen

parametrelere göre, ortopedik engelliler için uygunluğu (1=uygun değil, 2=uygun) değerlendirilmiştir. Katılımcıların % 71,4'ü (25 kişi) akülü araç şarj istasyonunun yeterli sayıda ve nitelikte olmamasından dolayı caddeler/sokaklara tek başına yaya erişim sağlayamadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların %88,6'sı (31 kişi) kaldırımların yüksek ve dar olması, rampaların olmaması ve zemin seviyesindeki farklılıklardan; tamamı ise yaya geçitlerinde rampaların bulunmaması veya rampaların standartlara uygun olmamasından, kent mobilyaları, ızgara vb. elemanların engel oluşturmasından, onlara yönelik bilgilendirme ve yönlendirme levhalarının olmamasından dolayı konforlu ve güvenli şekilde yaya dolaşım sağlayamadıklarını belirtmişlerdir. Yaya düzenlemelerinin ortopedik engellilere yönelik yapılmaması, onların taşıt yolunun kenarından ulaşım sağlamasına neden olmaktadır. Bu anlamda taşıt trafiği ve kaldırımlara park eden araçların varlığı, yaya güvenliğini tehlikeye düşürmektedir. Görüşme sonuçları, MİA'nın okunabilirliğinin düşük olduğunu göstermektedir (Tablo 30).

Tablo 30. Sokak dokusunun erişilebilirliğine ilişkin görüşme sonuçlarının değerlendirilmesi

	Uzun Sokak	Kunduracılar Cad.	Semerciler Cad.	Tanjant Yolu	K. Maraş Cad.	Gazipaşa Cad.	Cumhuriyet Cad.
1. MİA'daki caddeler/sokaklar yaya olarak başka yerlerden kolay erişilebilir mi?	1	1	1	1	1	1	1
2. Kimsenin yardımı olmadan rahat bir şekilde cadde//sokak boyunca gidebiliyor musunuz?	1	2	1	1	1	1	1
3. Cadde/sokak veya yakın çevresindeki araç trafiği yaya erişiminizi kısıtlıyor mu?	1	1	1	1	1	1	1
1: Uygun değil, 2: Uygun							

3.3. Mekânsal Analizler ve Görüşmelerden Elde Edilen Bulguların Birlikte Değerlendirilmesi

İlgili alan yazısı ve standartlar çerçevesinde oluşturulan ölçütlere bağlı mekânsal analizlerden ve görüşmelerden elde edilen veriler bu bölümde birlikte değerlendirilmiştir. Taşıtla erişim (A), yaya erişim ve dolaşım (B), kentsel hizmetlere erişim (C), ortopedik

engellilere yönelik ek hizmetler (D) ölçütleri ve bunların konusu bağlamında alt ölçütleri çerçevesinde yapılan değerlendirmeler Tablo 31 ve 32’de yer almaktadır.

Tablo 31. Ortopedik engellilerin MİA’ya taşıtla ve yaya erişime yönelik mekânsal analizlerden ve görüşmelerden elde edilen bulguların değerlendirilmesi

Ana Ölçüt	Alt Ölçütler	Mekânsal analizlere ilişkin bulgular	Görüşmelere ilişkin bulgular
A. Taşıtla erişim	A1a. Otobüslerin niteliği	1	1
	A1b. Otobüs durakları	1	1
	A2. Dolmuşların niteliği	1	1
	A3a. Otoparkların niteliği ve konumu	1	1
B. Yaya Erişim (Akülü Tekerlekli Sandalyeyle)	B1. Akülü araç şarj istasyonları	1	1
1: Uygun değil, 2: Uygun			

Ortahisar’da ortopedik engellilerin MİA’ya taşıtla erişebilirliği değerlendirildiğinde; MİA’da engelli otoparklarının olmadığı, ortopedik engellilere uygun dolmuşların yeni uygulamaya geçmeye başladığı, tüm otobüslerin onların erişimine uygun olmadığı, otobüs duraklarında da erişimleri için birçok kısıtların olduğu sonucuna varılmıştır. Kent merkezine yaya olarak erişebilirlik değerlendirildiğinde; akülü araç şarj istasyonunun uygun sayıda ve nitelikte olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ortopedik engellilerin MİA’da yaya dolaşımı değerlendirildiğinde hem mekânsal değerlendirmelerde hem de görüşmelerde benzer sonuçlara ulaşılmıştır (Bkz. Tablo 17 ve 3.2.2. Ortopedik engelli bireylerin merkezi iş alanına yaya ve taşıtla erişimde ve merkezi iş alanında yaya dolaşımında karşılaştıkları durumlara ilişkin bulgular)

MİA’da otoparklarda engelli park yerlerinin ayrılmadığı, otoparklara ulaşan engelsiz bir güzergâhın olmadığı, ancak merkezi iş alanı dışındaki kentsel hizmet binalarının büyük çoğunluğunda engelli otoparkının bulunduğu bilinmektedir. Ancak bu alanların da birçoğunda otobüsle erişimde sorunlar olduğundan, engellilerin kullanımına uygun olmadığı sonucuna varılmıştır (Tablo 32).

Tablo 32. Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmet alanlarına ortopedik engellilerin erişim durumlarına yönelik mekânsal analizlerden ve görüşmelerden elde edilen bulguların değerlendirilmesi

	Kentsel Hizmet Binaları	Mekânsal analizlere ilişkin bulgular	Görüşmelere ilişkin bulgular
Kamu Kurumu	Büyükşehir Belediyesi	1	1
	Ortahisar Belediyesi	1	1
	Valilik	1	1
	İŞKUR	1	1
Hastane	Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi	2	2
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Merkez)	1	1
	Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Kaşüstü)	2	1
	Fatih Devlet Hastanesi	2	1
	KTÜ Farabi Hastanesi	1	1
	Maçka Ömer Burhanoğlu Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi	1	1
Üniversite	KTÜ Kanuni Kampüsü	2	2
	Trabzon Üniversitesi Fatih Eğitim Kampüsü	1	1
Otel	Zorlu Grand Otel	1	2
	Novotel	1	1
Kültürel Tesis	İl Halk Kütüphanesi	1	1
	Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi	2	2
	Hamamizade İhsan Bey Kültür Merkezi	1	1
	Lara Sineması	1	1
	Devlet Tiyatrosu	1	1
Sosyal Tesis	Şenol Güneş Spor Kompleksi Medical Park Stadyumu	1	1
AVM	Forum Avm	1	1
	Varlıbaş Avm	1	1
	Cevahir Avm	1	1
Ulaşım	Engelli Aracı Şarj İstasyonu	1	1
1: Uygun değil, 2: Uygun			

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ortopedik engelli bireylerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere taşıtla ve yaya erişiminde ve MİA’da yaya dolaşımında; yapılı çevreden, kentsel işlevlerden ve ulaşım sisteminden kaynaklanan sorunlar yaşadıkları tespit edilmiştir. Bu bağlamda başlangıçta oluşturulan hipotezlere ilişkin elde edilen sonuçlar Tablo 33’te yer almaktadır.

Tablo 33. Araştırmanın sonuçlarının hipotezler ile ilişkisi

Hipotezler	Araştırmanın Sonuçları
1.Trabzon’da ortopedik engellilere yönelik kentsel hizmetler yetersizdir.	<ul style="list-style-type: none">• Ortopedik engellilere yönelik sosyokültürel alanlar ile spor alanları bulunmamaktadır.• Rekreasyon alanları gibi birçok kentsel hizmet alanlarına onların gidebilecekleri engelsiz bir güzergâh bulunmamaktadır.• Trabzon eğimli bir arazi yapısına sahiptir.• Üniversiteler topografik durumu uygun olmayan yerlerde konumlanmaktadır.• Birçok ticaret alanlarının bina girişlerinde rampa bulunmamaktadır.• Temel ihtiyaçların giderildiği kentsel kullanımlar (gıda, hazır giyim, kırtasiye, kuaför, perakende ticaret vb.) üst katlarda yer almaktadır.• Diş vb. özel sağlık poliklinikleri üst katlarda yer almaktadır.
2.Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere erişiminde ve onları kullanımında, toplu taşıma olanakları ve mekânsal düzenlemeler etkilidir.	<ul style="list-style-type: none">• Merkezi iş alanında dar ve çıkmaz sokaklar bulunmaktadır.• Merkezi iş alanının okunabilirliği düşüktür.• Temel ihtiyaçların karşılanacağı mekânlar erişilebilir değildir.• Taş döşemeler farklı yükseklikler ve düzensizlikler barındırmaktadır.• Rampalar yoktur veya standartlara uygun olmayan rampa düzenlemeleri bulunmaktadır.• Yüksek ve dar kaldırımlar bulunmaktadır.• Kaldırımlarda ve yaya geçitlerinde kent mobilyaları ile altyapı elemanları engel oluşturmaktadır.• Yaya geçitleri arası mesafeler standartlara uygun değildir.• Bilgilendirme elemanları bulunmamaktadır.• Engelli aracı şarj istasyonunun sayısı yetersizdir, uygun yerde ve mesafede konumlanmamaktadır.• Bazı kamu hizmet binalarına erişilebilir mesafede otobüs durağı bulunmamaktadır.• Otobüs durakları arası mesafeler standartlara uygun değildir.• Otobüs durakları ve dolmuş bekleme yerlerinin güvenli yaya-taşıtlı bağlantısı sağlanamamaktadır.• Gidilecek yerden otoparklara ulaşan engelsiz bir güzergâh bulunmamaktadır.• Engelli otoparklarından varacakları hizmete veya mekâna fazla mesafe bulunmaktadır.• Ortopedik engellilere uygun otobüsler sınırlı sayıdadır.• Otobüslerdeki rampa sistemi maneldir.

Tablo 34'ün devamı

	<ul style="list-style-type: none"> • Tüm otobüsler ve otobüs durakları ortopedik engellilerin kullanımına yönelik düzenlenmemiştir. • Ortopedik engellilerin kullanımına uygun dolmuşlar sınırlı sayıdadır. • Dolmuş durakları bulunmamaktadır. • Merkezi iş alanındaki otoparklarda engelli park yeri ve engelliler için bilgilendirme ve yönlendirme levhaları bulunmamaktadır. • Birçok kentsel hizmet alanlarında (banka, sinema, kütüphane) engelli otopark alanları bulunmamaktadır.
--	---

Ortopedik engelli bireylerin MİA'ya ve Ortahisar ile yakın çevresindeki kentsel hizmetlere erişimlerini etkileyen temel unsurlar ve çözüm önerileri aşağıda sıralanmıştır:

1. Trabzon'da ortopedik engellilere yönelik kentsel hizmetler yetersizdir.
 - Onların kullanımına yönelik sosyokültürel alanlar ve spor alanları düzenlenmeli ve bu alanlara ulaşan engelsiz bir yaya güzergâhı oluşturulmalıdır.
 - Kentsel hizmetler topografik durumları uygun olmayan yerlerde konumlanmamalı veya duraklardan bu alanlara ulaşan ücretsiz ringler düzenlenmelidir.
2. Ortopedik engellilerin Ortahisar ve yakın çevresindeki kentsel hizmetlere erişiminde ve kullanımında, toplu taşıma olanakları ve mekânsal düzenlemeler etkilidir.
 - Ortopedik engellilerin bu alanlara rahat erişimi için tüm toplu taşıma araçları tekerlekli sandalye kullanımına uygun hale getirilmeli, duraklar ile yaya yollarının erişilebilir ve güvenli bağlantısı sağlanmalıdır.
 - Otoparklar ve engelli park yerleri yeterli sayıda ve erişilebilir yaya bağlantısı sağlanmalıdır.
 - Yaya yollarının sürekliliği sağlanmalı ve erişim düzeyinin yüksek olmasına dikkat edilmelidir.
 - Kentsel hizmet alanları hizmet etki alanlarına göre konumlanmalıdır.
 - Bina girişleri, ortopedik engellilerin kullanımına göre en az fiziksel çaba gerektirecek şekilde erişilebilir olarak düzenlenmelidir.

Ortopedik engellilerin toplu taşımada sorunlar yaşaması, kent içerisinde özel araç kullanımını arttırmaktadır. Yoğun araç kullanımı otoparka olan ihtiyacı da beraberinde getirmektedir. Ortahisar'ın kent merkezinin tek aktarma noktası olması, toplu taşıma

hatlarının ve özel araçların bu bölgeden geçmesi MİA'ya olan erişebilirliği süre bakımından arttırmaktadır. Ortopedik engelliler fiziksel durumlarından dolayı sağlıklı bireylere kıyasla ihtiyaçlara erişimde daha fazla zaman harcamaktadırlar. Ayrıca MİA'da otoparkların az olması ve otoparklarda engellilere yönelik düzenleme yapılmaması, onların kentsel hizmetlere erişimde problemler yaşamalarına sebep olmaktadır. Bu durumda ortopedik engelliler daha çok kendilerine yakın veya ulaşımı kolay ya da otoparkları olan kentsel hizmet binalarına gitmeyi tercih etmektedir. MİA'nın kısıtlı olduğu dikkate alınarak mekanik otoparklarla çözüm sağlanmalıdır. MİA'da özel araçla erişim sınırlandırılabilir. Belli saatlerde özel araçların MİA çevresinde belirlenen belli noktalarda park etmesi sağlanarak, buraya yaya veya toplu taşıma ile erişim düzenlenmelidir.

MİA'nın hizmet çeşitliliği, ticari alanların özellikleri ve mekân organizasyonu açısından yalnız sağlıklı bireylere hitap etmesi, ortopedik engellilerin en temel ihtiyaçlarını bile karşılayamamasına ve onların bu mekândan kendilerini geri çekmesine neden olmaktadır. Bu durum, onların ticari kullanımlar için MİA'ya kıyasla, özel araçla erişim düzeyi yüksek AVM'leri tercih etmeleriyle sonuçlanmaktadır. Bu bağlamda onların, temel ihtiyaçlarının karşılanacağı mekânlar erişilebilir güzergâhta veya belli mesafelerde zemin katta düzenlenmelidir. Tüm kullanıcıların rahat biçimde kullanabileceği mekânların oluşturulması kullanımda esneklik ilkesinin gerekliliğidir. Kentsel mekânlarda düşük fiziksel çaba ilkesinin bir gereği olan uzun süreli fiziksel güç kullanımı en aza indirgenmeli ve ulaşım altyapıları güçlendirilmelidir.

Ortopedik engelliler için insanların onlara bakış açısı kentsel mekân kullanımlarındaki en önemli kısıtlayıcılardan biridir. Toplumsal bakış onların mekân kullanımını olumsuz etkilemektedir. Bu anlamda yerel yönetimlerin kent planlama faaliyetlerini tüm kentliler için eşitlikçi bir bakış sunacak şekilde oluşturması ve mevcutları ise bu doğrultuda revize etmesi gerekmektedir. Bunlara ek olarak yerel yönetimler, engellilere yönelik toplumsal farkındalığı arttırmak için sosyokültürel faaliyetler ve toplumun tüm kesimlerinin birbirini tanımaya ve kaynaşmasına olanak sağlayan etkinlikler düzenlemelidir. Mekânsal düzenlemeler ile onların bireysel olarak hareket düzeyleri artırılmalı ve kentsel hizmetlere erişimleri sağlanmalıdır. Böylece kenti aktif yaşayan bireyler olarak kent yaşamına dâhil olabilirler. Kent planlama ve kentsel tasarım açısından herkes için tasarım yaklaşımının hayata geçirilmesi kritik öneme sahiptir.

Sonuç olarak, engellilerin günlük yaşam deneyimleri ve kentsel ortamdaki tecrübeleri konusunda farkındalık geliştirildiği takdirde, kentsel yaşama dair taleplerin,

ihtiyaçların ve önceliklerin eşitlenebileceği idrak edilmiş olur. Bu bağlamda kentsel alanlar planlanırken ve yönetilirken, engelliler dâhil tüm toplum kesimlerinin etkin katılımını sağlayacak süreçler işletilmelidir. Ancak katılım kadar önemli bir diğer konu da toplumda onların yaşam deneyimleri konusunda farkındalığın oluşmasıdır. Farkındalık sağlandığı ölçüde kentsel mekânların yaşanabilirliğinin artacağı, unutulmaması gereken önemli bir gerçekliktir.



5. KAYNAKLAR

- Akçura, T., 1970. Ankara T.C. Başkenti Hakkında Morfolojik Bir Araştırma, Sevinç Matbaası, Ankara.
- Akcar Ercan, M., ve Belge, Z. S., 2017. Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 34, 1, 231-265.
- Aktel, M. ve Erten Ş., 2020. Engellilerin Erişebilirlik Hakkı: Engelsiz Kent Yaklaşımı Çerçevesinde Bir Değerlendirme, Vizyoner Dergisi, 11, 28, 898-912.
- Akyol, D., 2018. Stratejik Mekânsal Planlama Yaklaşımının Temel Özellikleri ve Diğer Planlama Yaklaşımlarından Ayrıldığı Yönleri, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 11, 58, 589-591.
- Anonim, 2011. T.C. Aile Sosyal Politikalar Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı, Ankara.
- Ayrancı, İ., 2013. Metropolitan Alanlarda Planlama-Kentsel Gelişimin Yönetimi İlişkisi ve Bir İzleme Değerlendirme Model Önerisi, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aysoy, M., 2004. Avrupa Birliği Sürecinde Özürlüler Politikası, Bilge Matbaacılık, İstanbul.
- Aysu, E., 1982. Trabzon Kenti Planlama Çalışmaları ve Tarihsel Çevre Koruma İlişkileri, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.
- Bezmez, D. ve Yardımcı, S., Bir Vatandaşlık Hakkı Olarak Sakat Hakları ve Sakat Hareketi.http://www.birikimdergisi.com/guncel-yazilar/697/bir-vatandaslikhakki-olaraksakat-haklari-ve-sakat-hareketi#.V58Hz_mLQ2x 15.10.2020.
- Bilir, Ş., 1986. Zeka Gerilikleri ve Nedenleri, Ankara, Ayyıldız Matbaası, 6-15.
- BM, United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities. https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convention_accessible_pdf.pdf 17.11.2020.
- BM Ekonomik ve Sosyal İşler Departmanı, 2016. Good Practices of Accessible Urban Development, United Nations Secretariat, Department for Economic and Social Affairs.

- BM Engelli Haklarına İlişkin Sözleşme Sekreterliği, Accessibility and Disability Inclusion in Urban Development. <https://www.un.org/disabilities/documents/2015/accessibility-urbandevelopment.pdf> 5.11.2019.
- BM İnsan Hakları Yüksek Komiserliği, Human Rights and Urbanization. [https://www.ohchr.org/EN/Issues/Urbanization/Pages/Urbanization HRIndex.aspx](https://www.ohchr.org/EN/Issues/Urbanization/Pages/Urbanization%20HRIndex.aspx) 17.11.2020.
- Burcu, E., Türkiye'deki Engelli Bireylere İlişkin Kültürel Tanımlamalar: Ankara Örneği. Journal of Faculty of Letters, 28, 1, 37-54. <http://www.edebiyatdergisi.hacettepe.edu.tr/index.php/EFD/article/viewFile/641/463> 15.10.2020.
- Chen, C. Varley, D. ve Chen, J., 2011. What affects transit ridership? A dynamic analysis in involving multiple factors, lags and asymmetric behavior, Urban Studies, 48, 9, 1893-1908.
- Çağlar, S., 2012. Engellilerin Erişebilirlik Hakkı ve Türkiye'de Erişebilirlikleri, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 61, 2, 541-598.
- Dikmen, Ç. B., 2011. Avrupa Kentsel Şartı Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri Kapsamında Engellilerin Kentsel Alan ve Yapılara Erişebilirliklerinin Sorgulanması: Yozgat Örneği, e-Journal of New World Sciences Academy, 6, 4, 838-858.
- Dolap, H.K., 2016. Evrensel tasarım ve sürdürülebilirlik kavramlarının Braun Prize ödülleri üzerinden analizi, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dostoğlu, N., Şahin, E. ve Taneli, Y., 2009. Evrensel tasarım: Tanımlar, hedefler, ilkeler, tasarım kapsayıcı yaklaşım-herkes için tasarım, Dosya 347, Mimarlık, Mayıs-Haziran, Mimarlar Odası Yayınları.
- Duranton, G. ve Guerra, E., 2016. Developing a Common Narrative on Urban Accessibility: An Urban Planning Perspective, Washington DC: Brookings.
- Ersoy, M., 2012. Kentsel Planlama Kuramları, İmge Yayınları, Ankara.
- Ersoy, M., 2015. Kentsel Planlamada Standartlar, Ninova Yayınları, İstanbul.
- European Union, 2013. Access City Award 2013, Inspiring EU Cities to Become More Accessible. Publication Office of the European Union, Printed in Belgium, Luxembourg.
- European Commission, Access City Award 2019. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=89&langId=en&newsId=9257&furtherNews=yes> 11.12.2019.
- European Commission, 2020. 10 Years of the Access City Award, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2-13.
- Evcil, A.N., 2014. Herkes İçin Tasarım; Evrensel Tasarım, Boğaziçi Yayınları, İstanbul.

- Fırat, S., 2009. Engelsiz Bir Kent Tasarlamada Yerel Politikaların Önemi, Toplum ve Sosyal Hizmet, 20, 2, 57-68.
- Gezgin, H., 2014. Kent Mekânının Dönüşümünde Erişebilirlik Sorunsalı: Ulaşımında Erişebilirlik ve Konya Tarihi Kent Merkezi, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gleeson, B., 1999. Geographies of Disability, London: Routledge.
- Goldsmith, S., 2000. Universal Design: A Manuel of Practical Guidance for Architects, Architectural Press, 3.
- Göçer, O., 1984. Şehirlerde Ticaret Alanları, İTÜ yayınları, 1286, İstanbul.
- Gökgür, B., 2008. Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri, Bağlam Yayıncılık, 69-78 , İstanbul.
- Hahn, H., 1986. Disability and the Urban Environment: A perspective on Los Angeles. Environment and Planning D Society and Space, 4, 273-288.
- Hansen, H. S., Analysing the Role of Accessibility in Contemporary Urban Development, Lecture Notes in Computer Science, 5592, 385-396. https://doi.org/10.1007/978-3-642-02454-2_27 15.10.2020.
- Hoyt, H., 1939. The Structure and Growth of Residential Areas in American Cities Washington, DC: Federal Housing Administration.
- Kavruk, H. 2002. Anakent'e Bakış: Türkiye'de Anakent Belediyeciliği ve Kent Hizmetlerinin Yönetimi, Hizmet-iş Sendikası.
- Köseoğlu, E., ve Erinsel Önder, D., 2010. Mekânsal Okunabilirlik Kavramının Çözümlemesi, Yapı Dergisi, 343, 52-56.
- Kolat, S., 2010. Avrupa Birliği Sosyal Politikası Çerçevesinde Özürlülere Yönelik Ayrımcılıkla Mücadele ve Türkiye'deki Yansımaları, T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- Kuntay, O., Erişilebilirlik, Gazi Üniversitesi, Müh. ve Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara. http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/504adad8bb_96320_ek.pdf 15.10.2020.
- Lynch, K., 1960. The Image of the City, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- MEB, 2008. Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi Bedensel Engelli Bireyler Destek Eğitim Programı, 3, Ankara.
- Meşhur, H.F.A. ve Tekin, M., 2018. Evrensel Tasarım Yaklaşımının Şehir Planlama Disiplini Bakış Açısı ile Değerlendirilmesi, Online Journal of Art and Design, 6, 5.

- Mutluer, S.Y., 1997. Tekerlekli Sandalye Kullanan Bedensel Özürlüler İçin Uygun Konut Tasarımı ve Çevre Düzenlemesi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Odabaş Uslu, A. ve Güneş, M., 2017. Engelsiz kentler- "herkes için erişilebilir kentler", Uluslararası Peyzaj Mimarlığı Araştırma Dergisi, 1, 2, 30-36.
- Özmete, E., 5. Kent Araştırmaları Kongresi Kentleşme ve Yaşam Kalitesi, Belediye Hizmetleri I. <https://www.youtube.com/watch?v=5u-IVy06Ln8>, 17.11.2020.
- Özuysal, M., 2010. Şehirsel Yerleşimlerde Erişilebilirlik Ölçütünün Modellenmesi ve Kullanımı: Ulaşım Türü Seçimi Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Özuysal, M., Tanyel, S. ve Oral, M., 2012. Fayda Esaslı Erişilebilirliğin Ulaşım Türü Seçimi Üzerindeki Etkisi, İMO Teknik Dergi, 5987-6016.
- Palabıyık, H., 2004. Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi Anlaşmaları, Avrupa Kentsel Şartı, Birleşik Yayınları, İzmir.
- Pektaş, E. K. ve Akın, F., 2010. Avrupa Kentsel Şartları Perspektifinde Bir Kentli Hakkı Olarak "Katılım Hakkı" ve Türkiye, Afyon Kocatepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 7, 2, 23-49.
- Resmi Gazete, 2005. Engelliler Hakkında Kanun, 25868.
- Resmi Gazete, 2008. Milletlerarası Sözleşme (Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme'nin Onaylanması), 27288.
- Resmi Gazete, 2014. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 29030.
- Resmi Gazete, 2017. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği, 30113.
- Resmi Gazete, 2018. Otopark Yönetmeliği, 31434.
- Sabancı Üniversitesi, 2013. Engelsiz Türkiye için: Yolun neresindeyiz? Mevcut durum ve öneriler, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Sancar, C., ve Acar, C., 2016. Türkiye'de Kent Peyzajının Yeni Yüzleri Olarak Meydanlar: Trabzon-Ortahisar "Atatürk Alanı" Dönüşüm Projesi, İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi, 6, 13, 57-73.
- Sepetçi, A.T., 2007. İstanbul Kent Merkezinde Ticaret Gelişimi, Etkenleri ve Ulaşım Odaklı Mekânsal Kurgusu Tarihi Yarımada (Eminönü ve Fatih), Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Somuncu, M., Akpınar, N., Kurum, E., Çabuk Kaya, N. ve Özelçi Eceral, T., 2010. Gümüşhane İli Yaylalarındaki Arazi Kullanımı ve İşlev Değişiminin Değerlendirilmesi: Kazıkbeli ve Alistire Yaylaları Örneği, Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi 2, 2, 107-127.
- Southworth, M. ve Owens, P.M., 1993. The Evolving Metropolis: Studies of Community, Neighborhood, and Street Form at the Urban Edge, Journal of the American Planning Association, 59, 3, 271-287.
- Southworth, M., 2005. Designing the Walkable City, Journal of Urban Planning and Development, 131, 4, 246-257.
- Soydan, A., 2017. Kent Merkezlerinin Ulaşım ve Erişilebilirlik ile İlişkisinin Araştırılması: Ankara Kent Merkezi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Şen, M., 2018. Türkiye’de Engellilere Yönelik İstihdam Politikaları: Sorunlar ve Öneriler, Sosyal Güvenlik Dergisi, 8, 2, 129-152.
- Şenbil, M., 2016. Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük, Editör Ersoy, M., Ninova Yayıncılık, 118-119.
- T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu, 2011. Engellilerin Sorun ve Beklentileri Araştırması, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, s. 27.
- T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020. Erişilebilirlik Kılavuzu, Uzman Matbaacılık, Ankara.
- The Center For Universal Design, 1998. The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities, The Center for Universal Design, N.C. State University, Raleigh.
- Tekeli, İ., 2010. Gündelik Yaşam, Yaşam Kalitesi ve Yerellik Yazıları, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 79-215.
- Tiyek, R., Eryiğit ve B., Baş, E., 2016. Engellilerin Erişilebilirlik Sorunu ve TSE Standartları Çerçevesinde Bir Araştırma, Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 12.
- TOHAD, 2015. Mevzuattan Uygulamaya Engelli Hakları İzleme Raporu 2014 Rapor Özeti, Ankara.
- Topuz Kiremitçi, S., 2017. Kentsel Ulaştırma Erişilebilirlik ve Ödenebilirlik İçin Model: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- T.S.E., 2011. Özürlüler ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Kişiler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklere, TS 9111, Türk Standartları Enstitüsü, Ankara.

Tatal, O. ve Topçu, M., 2018. Tarihi Çevrede Evrensel Tasarım ile Düşünmek, Iconarp Uluslararası Mimarlık ve Planlama Dergisi, 6, 63-80.

TÜİK, 2013. 2011 Nüfus ve Konut Araştırması, Ankara, Yayın No: 4030.

Ulu, A., 2003. Merkezi İş Alanlarının (MİA) Fiziksel ve Ekonomik Olarak Yeniden Yapılanması: Eskişehir Örneği, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

URL-1, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/1679/17894.pdf> 12.12.2019.

URL-2, <https://www.ailevecalisma.gov.tr/media/53018/istatistik-bulteni-haziran.pdf> 12.12.2019.

URL-3, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Trabzon>, 15.10.2020.

URL-4, <https://bluebadgestyle.com/2013/03/avila-spain-the-european-unions-first-ever-access-city-ideal-for-an-easter-break/> 15.10.2020.

URL-5, <https://www.mercer.com.tr/basin-odasi-haberler/2019-yasam-kalitesi-arastirmasi-sonuclari.html> 15.10.2020.

URL-6, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> 15.10.2020.

URL-7, <https://mpgm.csb.gov.tr/plan-gosterimleri-i-4926> 15.10.2020.

URL-8, <https://ailevecalisma.gov.tr/eyhgm/sayfalar/uccretsiz-seyahat/>, 12.12.2020.

URL-9, <https://ailevecalisma.gov.tr/media/5677/nufus-ve-konut-arastirmasi-engellilik-arastirma-sonuclari.pdf> 12.12.2020.

URL-10, <https://static.ohu.edu.tr/uniweb/media/portallar/engelsizuniversite/duyurular/1345/diwnu3i5.pdf> 12.12.2020.

URL-11, <https://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0014899.pdf> 12.12.2020.

URL-12, <https://thepointsguy.com/guide/most-accessible-cities-around-the-world/> 12.12.2020.

URL-13, <https://www.sunrisemedical.com.au/blog/world-accessible-cities> 12.12.2020.

URL-14, <https://www.pirelli.com/global/en-ww/life/barrier-free-cities> 12.12.2020.

URL-15, <http://www.surdurulebilirkalkinma.gov.tr/wp-content/uploads/2021/02/SKA-ve-Gostergeleri-Kapak-Birlestirilmis.pdf> 15.10.2020.

URL-16, <https://www.samsun.bel.tr/icerik/mavi-isiklar-engelliler-egitim-dinlenme-ve-rehabilitasyon-merkezi> 15.10.2020.

- URL-17, <http://www.bagcilar.bel.tr/icerik/1864/18504/feyzullah-kiyiklik-engelliler-sarayi.aspx> 15.10.2020.
- Verburg, P. H., Steeg, J., Veldkamp, A. ve Willemen, L., 2009. From Land Cover Change To Land Function Dynamics: A Major Challenge To Improve Land Characterization, Journal of Environmental Management, 90, 1327-1335.
- WHO, 1980. International Classification of Impairments, Disabilities, and Handicaps: A Manual of Classification Relating to the Consequences of Disease, Geneva: World Health Organization.
- WHO, 2011. World Report on Disability, Geneva: WHO Publications.
- Yakın İnan, Ö. ve Özdemir Sönmez, N., 2019. Kentsel Yaşam Kalitesi Ölçüm Yöntemlerinin Geliştirilmesi, International Journal of Economics, Politics, Humanities & Social Sciences, 2,3, 2636-8137.
- Yavuz, A., 2009. Kentsel Yaya-Alişveriş Sokaklarında Geçirgenlik Kavramının İrdelenmesi: Doğu Karadeniz Kentleri Örneği, Doktora Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Yeşiltepe, M., 2008. Ticaretin Kent Formu ve Yapısına Etkilerinin Trabzon Örneği Üzerinde İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Yılmaz Bayram, Z., 2015. Üniversite Yerleşkelerinin Engellilerin Ulaşılabilirliği Açısından İncelenmesi, Sürdürülebilir Ulaşım İçin Yol Trafik Güvenliği Ulusal Kongresi, Aralık, Ankara, Bildiri Kitabı, 440-448.

6. EKLER

Ek 1. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Soru Formu

Bu görüşme Karadeniz Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde yürütülen "Ortopedik Engelli Bireylerin Kentsel Hizmetlere Erişimi: Trabzon Ortahisar Örneği" başlıklı yüksek lisans tez çalışması için yapılmaktadır. Görüşmenin amacı, Trabzon Ortahisar İlçesi merkez bölgesinde ortopedik engelli bireylerin erişebilirlik konusundaki deneyimlerinin, sorunlarının, taleplerinin ve önceliklerinin belirlenmesidir.

Görüşme sürecinde kente yönelik sorulara verdiğiniz yanıtlar, yalnızca tez çalışması için kullanılacak olup, "6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu'n uyarınca başka bir yerde kullanılmayacak ve kimse ile paylaşılmayacaktır.

Görüşme sürecinde sizin verdiğiniz yanıtlar not edilecektir. Görüşme sonuçlarının çözümlenmesi (yazılı metinlere dönüştürülmesi) sürecinde araştırmacılara kolaylık sağlaması adına izniniz olursa görüşmeyi kaydetmek istiyoruz. Katıldığınız için teşekkür ederim.

Elif Çoban
Karadeniz Teknik Üniversitesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yüksek Lisans Öğrencisi

Demografik Özelliklere İlişkin Sorular

4. Yaşınız?
5. Eğitim düzeyiniz?
6. Medeni durumunuz?
7. İstihdam durumunuz ve mesleğiniz?
8. Ne tür bir işte çalışmak isterdiniz?
9. Aylık geliriniz?
10. Ne kadar süredir engellisiniz?
11. Engellilik durumunuzdan dolayı kullandığınız cihaz-araç var mı?
12. Hangi mahallede oturuyorsunuz?

Kent Merkezine Erişim ve Kent Merkezinde Dolaşıma Yönelik Sorular

13. Kimsenin yardımı olmadan rahat bir şekilde ne kadar mesafe gidebiliyorsunuz?
14. Konutunuzdan çıkarken herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?
15. Kent merkezine nasıl gidiyorsunuz?
 - *Yaya olarak erişenlere sorulacak - Yaya erişimde herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?
 - *Özel araçla erişenlere sorulacak - Hangi otoparkı, nasıl kullanıyorsunuz?
 - *Dolmuşla erişenlere sorulacak - Dolmuşları ve duraklarını kullanırken herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?
 - *Otobüsle erişenlere sorulacak - Otobüsler ve otobüs duraklarını kullanırken herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?
16. Yılın (yaz/kış), haftanın (hafta içi/hafta sonu) ve günün farklı zaman dilimlerinde kent merkezindeki mekânları kullanımınız değişiyorsa bunun nedenleri nelerdir?
17. Kent merkezinde yaya olarak dolaşırken (kaldırımlar, yaya geçitleri, döşemeler, bina girişleri, rampalar, duraklar, kullanıcı yoğunluğu, taşıtların trafiği vb.) herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?

Kentsel Hizmetlere Erişime Yönelik Sorular

18. İhtiyaçlarınızı nereden ve nasıl gideriyorsunuz? (gıda, temizlik ürünleri, hazır giyim, kırtasiye, elektronik, vb. perakende ticaret)
19. Kuaför veya berber gibi kişisel bakım ihtiyaçlarınızı nereden ve nasıl karşılıyorsunuz?
20. Yeme-içme amaçlı ne tür mekânlara, nasıl gidiyorsunuz? (Kafeterya, lokanta, vb.)
21. Herhangi bir sağlık problemi yaşadığınızda hangi hastanelere, nasıl gidiyorsunuz?
22. Sosyokültürel ve sportif faaliyetlere katılıyor musunuz, katılıyorsanız nasıl katılıyorsunuz?
* Bu soruya olumsuz yanıt veren kişilere imkânınız olsa yapmak istediğiniz sportif ve kültürel faaliyetler nelerdir? Şeklinde ilave bir soru yöneltilecektir.
23. Kamu kurum ve kuruluşlarına giderken herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir? (Belediye, Valilik, Kaymakamlık, vb.)
24. Bankacılık konusundaki hizmetlerinizi nereden ve nasıl karşılıyorsunuz?
25. Katılımcı öğrenci ise eğitim kurumuna giderken herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?
26. Katılımcı çalışıyor ise, işyerine giderken herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?
27. Kent merkezindeki meydanlara, parklara ve yeşil alanlara erişimde herhangi bir engelle karşılaşıyor musunuz; karşılaşıyorsanız bunlar nelerdir?

Diğer Sorular

28. Trabzon'da yapılacak olan herhangi bir çalışmaya (imar planı, çevre düzenlemesi, vb.) katılmak, fikirlerinizi ve taleplerinizi belirtmek ister misiniz?
29. Trabzon kent merkezinde erişim açısından öncelikle hangi alanlarda ne tür düzenlemeler yapılmasını istersiniz?
30. İlave etmek istediğiniz başka bir şey var mı?

Ek 2. Görüşme Yapılan Ortopedik Engellilere İlişkin Özellikler

K1: 16 yaşında ve lise okumaktadır. Bahçecik Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

K2: 23 yaşında, bekâr, ortaokul mezunu ve çalışmamaktadır. Esentepe Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Kiracı ve aracı yoktur.

K3: 30 yaşında, bekâr, lise mezunu ve çalışmamaktadır. Yenicuma Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 1. katta ikamet etmektedir. 16 yıl önce geçirdiği hastalık sonucu ortopedik engelli olmuştur. Kiracı ve aracı yoktur.

K4: 32 yaşında, bekâr, lisans mezunu ve çalışmaktadır. Söğütlü Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 4. katta ikamet etmektedir. Engeli, ameliyat sırasında oluşmuştur. Kiracı olup aracı vardır.

K5: 34 yaşında, bekâr, ilkokul mezunu ve çalışmamaktadır. Erdoğan Mahallesi'nde ailesiyle birlikte asansörsüz binada 3. katta ikamet etmektedir. Engeli, doktor hatasından kaynaklanmaktadır. Kiracı olup aracı vardır.

K6: 36 yaşında, bekâr, ilkokul mezunu ve malulen emeklidir. Gazipaşa Mahallesi'nde tek başına giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

K7: 36 yaşında, evli, lise mezunu ve çalışmamaktadır. Beşirli Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 4. katta ikamet etmektedir. 7 yıl önce trafik kazası sonucu ortopedik engelli olmuştur. Ev sahibi ve aracı vardır.

K8: 38 yaşında, evli, lise mezunu ve çalışmaktadır. Çimenli Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 4. katta ikamet etmektedir. 28 yıl önce trafik kazası sonucu ortopedik engelli olmuştur. Kiracı ve aracı yoktur.

K9: 45 yaşında, bekâr, ilkokul mezunu ve çalışmamaktadır. Sancak Mahallesi'nde (Yomra) annesiyle birlikte 2. katta ikamet etmektedir. Engeli, doktor hatasından kaynaklanmaktadır. Kiracı ve aracı yoktur.

K10: 50 yaşında, evli, lisans mezunu ve çalışmaktadır. Yıldızlı Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Kiracı olup aracı vardır.

K11: 52 yaşında, bekâr, ilkokul mezunu ve malulen emeklidir. Bostancı Mahallesi'nde tek başına giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Kiracı ve aracı yoktur.

K12: 52 yaşında, bekâr, ilkokul mezunu ve çalışmamaktadır. Maçka ilçesinde tek başına giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

K13: 55 yaşında, evli, ortaokul mezunu ve malulen emeklidir. Kalkınma Mahallesi'nde ailesiyle 2. katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Kiracı olup aracı vardır.

K14: 56 yaşında, bekâr, okuma yazma bilmemekte ve çalışmamaktadır. Bostancı Mahallesi'nde kardeşiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E1: 16 yaşında ve lise okumaktadır. Boztepe Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 5. katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E2: 17 yaşında ve lise okumaktadır. Erdoğan Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 1. katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Kiracı olup aracı vardır.

E3: 27 yaşında, bekâr, lise mezunu ve çalışmamaktadır. Kaşüstü Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 2. katta ikamet etmektedir. 5 yıl önce trafik kazası sonucu ortopedik engelli olmuştur. Ev sahibi ve aracı vardır.

E4: 29 yaşında, bekâr, lise mezunu ve çalışmamaktadır. Söğütlü Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 5. katta ikamet etmektedir. Doğuştan kas hastalığı olup sonradan ortopedik engelli olmuştur. Kiracı ve aracı yoktur.

E5: 31 yaşında, bekâr, ilkokul mezunu ve çalışmamaktadır. Kireçhane Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta oturmaktadır. Doğuştan kas hastalığı olup sonradan ortopedik engelli olmuştur. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E6: 33 yaşında, bekâr, lise mezunu ve çalışmaktadır. Çukurçayır Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi ve aracı vardır.

E7: 37 yaşında, evli, lisans mezunu ve çalışmaktadır. İskenderpaşa Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 1. katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi ve aracı vardır.

E8: 40 yaşında, bekâr, ön lisans mezunu ve çalışmaktadır. Çarşıbaşı İlçesi'nde ailesiyle birlikte 2. katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi ve aracı vardır.

E9: 40 yaşında, evli, lisans mezunu ve çalışmaktadır. Çukurçayır Mahallesi'nde annesiyle birlikte 6. katta ikamet etmektedir. 8 yıl önce trafik kazası sonucu ortopedik engelli olmuştur. Kiracı olup aracı vardır.

E10: 40 yaşında, evli, ortaokul mezunu ve malulen emeklidir. Pelitli Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. İş kazası sonucu 7 yıl önce ortopedik engelli olmuştur. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E11: 43 yaşında, evli, lisans mezunu ve çalışmamaktadır. Yalı Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. Engeli, doktor hatasından kaynaklanmaktadır. Ev sahibi ve aracı vardır.

E12: 44 yaşında, evli, ilkokul mezunu ve malulen emeklidir. Konaklar Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 1. katta ikamet etmektedir. 20 yıl önce yüksekte düşükten sonra ortopedik engelli olmuştur. Ev sahibi ve aracı vardır.

E13: 44 yaşında, bekâr, lisans mezunu ve çalışmaktadır. Ortahisar Mahallesi'nde tek başına giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E14: 46 yaşında, evli, lise mezunu ve çalışmaktadır. Boztepe Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 5. katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E15: 50 yaşında, evli, ilkokul mezunu ve çalışmaktadır. Yenicuma Mahallesi'nde ailesiyle birlikte giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Kiracı ve aracı yoktur.

E16: 51 yaşında, bekâr, okuma yazma bilmemektedir ve malulen emeklidir. Akyazı Mahallesi'nde tek başına giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Kiracı ve aracı yoktur.

E17: 52 yaşında, evli, ilkokul mezunu ve malulen emeklidir. Akyazı Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 2. katta ikamet etmektedir. Doğuştan ortopedik engellidir. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E18: 54 yaşında, evli, ortaokul mezunu ve malulen emeklidir. Yenicuma Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 2. katta ikamet etmektedir. 13 yıl önce trafik kazası sonucu ortopedik engelli olmuştur. Kiracı ve aracı yoktur.

E19: 55 yaşında, bekâr, ortaokul mezunu ve malulen emeklidir. Söğütlü Mahallesi'nde tek başına giriş katta ikamet etmektedir. Doğuştan kas hastalığı olup sonradan ortopedik engelli olmuştur. Kiracı ve aracı yoktur.

E20: 55 yaşında, evli, ortaokul mezunu ve malulen emeklidir. Gazipaşa Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 1. katta ikamet etmektedir. Engeli, ameliyat sırasında oluşmuştur. Ev sahibi olup aracı yoktur.

E21: 55 yaşında, evli, okuma yazma bilmemektedir ve malulen emeklidir. Yenicuma Mahallesi'nde ailesiyle birlikte 1. katta ikamet etmektedir. Engeli, ameliyat sırasında oluşmuştur. Ev sahibi olup aracı yoktur.

ÖZGEÇMİŞ

2011 yılında Akçaabat Anadolu Lisesi'nden mezun oldu. Aynı yıl Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde başladığı lisans eğitimini, 2015 yılında tamamladı.

2016 yılında Ankara'da özel büroda şehir plancısı olarak çalıştı. 2018 yılında Trabzon Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nde proje kapsamında çalıştı. 2019 yılında Mekânsal Adres Kayıt Sistemi projesinde çalıştı. İngilizce bilmektedir.

